

SIX ✦ ÉTOILES

Le magazine des propriétaires de Subaru du Canada



- ✦ **La toute nouvelle Impreza 2008 fait battre les cœurs**
- ✦ Championne Ironman : Lisa Bentley ✦ Targa : l'ultime rallye nord-américain
- ✦ L'histoire de Sowerby : des aventures automobiles qui brisent des records mondiaux

Subaru présente la nouvelle Impreza 2008.



La voiture japonaise que les Allemands auraient bien aimé avoir créée.

Conçue pour que les autres ingénieurs bredouillent « Verdamnt, pourquoi n'y avons-nous pas pensé ? ». Le moteur Subaru Boxer à cylindres opposés horizontalement de l'Impreza et le système de traction intégrale symétrique à prise constante procurent une tenue de route, une adhérence dans les virages et un contrôle inégalés. Sans parler de la réputation de fiabilité des voitures japonaises. C'est une voiture qui est aussi facile à aimer qu'à détester si ce n'est pas vous qui l'avez créée.



envieimpreza.com



coups de cœur 2008

- page 18** – Une nouvelle frénésie s'empare des conducteurs : l'Impreza 2008 fait son entrée!
- page 10** – Nouveauté 2008 : avec son nouveau look à la fois stylisé et audacieux, son pouvoir d'attraction et sa grande polyvalence, la Tribeca fait tourner les têtes.
- page 14** – Les Legacy et Outback 2008 en offrent encore plus – plus de style, plus d'agrément et plus d'efficacité.
- page 23** – L'édition anniversaire de la Forester 2008 : un jalon qui mérite d'être souligné!



viser l'excellence

page 30 – Que faut-il pour parvenir à enchaîner 3,8 kilomètres de natation, 180 kilomètres de vélo et 42,2 kilomètres de course? Si vous êtes Lisa Bentley, onze fois championne de l'Ironman, il faut vous entraîner, vous entraîner et vous entraîner encore! Et non moins important, il faut avoir l'attitude qui vous pousse à viser l'excellence personnelle, peu importe les obstacles qui vous barrent la route.



une carrière d'aventurier

page 26 – Nous vous présentons Garry Sowerby, un individu d'une espèce rare qui a réussi à faire de sa passion son gagne-pain. Et ce qui le passionne, c'est de découvrir le monde sur de magnifiques routes tout en brisant des records mondiaux en chemin. C'est l'histoire de la vie fascinante d'un homme derrière son volant.



nouvelles subaru

page 5 – Des concessionnaires qui ne peuvent s'arrêter à une seule, à 35 années de traction intégrale symétrique, en passant par le golf, les enfants, les arbres et l'aisance en compétition, découvrez ce qui se passe chez Subaru Canada, Inc.

environnement

page 34 – Découvrez comment Subaru est devenue propre et verte.

techno forum

page 36 – Vous planifiez un voyage avant que les beaux jours ne disparaissent? Découvrez ce que vous pouvez faire pour vous assurer que votre Subaru est prête à partir.

rallyes

page 24 – Targa Terre-Neuve : plus de 2 000 kilomètres de routes spectaculaires et des conducteurs émérites de partout dans le monde. Toute une aventure!

propriétaires subaru

page 38 – Nous vous présentons James McIntosh Jr, directeur et webmestre du Toronto Subaru Club. Découvrez comment son amour pour les Subaru s'est transformé en un passe-temps passionné.



Le respect de la vie privée selon Subaru

Subaru Canada, Inc. respecte votre droit à la vie privée. Tout renseignement que vous nous fournissez est conservé sous le sceau de la confidentialité et sera utilisé aux seules fins de mieux vous servir. Nous ne vendons pas les listes de coordonnées de nos clients. À l'occasion cependant, nous nous associons à des entreprises de bonne réputation qui, selon nous, peuvent intéresser notre clientèle, afin de lui fournir des services et des produits à valeur ajoutée. Si vous ne souhaitez plus recevoir ce magazine, si vous avez des questions au sujet de nos pratiques et de notre politique en matière de confidentialité, ou si vous souhaitez revoir ou corriger les renseignements personnels qui apparaissent dans votre dossier chez Subaru Canada, Inc., veuillez communiquer avec nous par l'un des moyens suivants : • Par courriel à : privacyofficer@mysubaru.ca • Par Internet à : privacy.mysubaru.ca • Par téléphone, sans frais, au : 1 800 894-4212. Notre politique de confidentialité est disponible sur demande et apparaît intégralement sur notre site Web à l'adresse www.subaru.ca.



certifié



procédé sans chlore



100 % post-consommation



énergie biogaz



FSC

Recyclé

Contribue à l'utilisation responsable des ressources forestières

www.fsc.org Cert no. SW-COC-1862 © 1996 Forest Stewardship Council



100%



La revue Six Étoiles est imprimée avec de l'encre végétale sur du papier blanchi sans chlore (SC), et peut être entièrement recyclée sans laisser de résidu nocif. Système de gestion environnementale (SGE) ISO 14001:2004 certifié par SGS

www.subaru-earth.com

au volant



L'équipe de direction de Subaru Canada, de gauche à droite : Ted Lalka – vice-président, planification des produits et relations publiques; Brian Hawkins – vice-président principal; Yasushi Enami – vice-président/secrétaire et trésorier; Katsuhiko Yokoyama – président du conseil et directeur général; Susumu Kamiyoshihara – directeur, adjoint du président, service après-vente; Gary Filippini – vice-président, administration et fidélisation des clients; Don Durst – vice-président principal, ventes et marketing

Subaru a toujours perpétué une fière tradition : celle de sortir des sentiers battus. Nous travaillons continuellement dans le but d'innover et de captiver, et nous y parvenons grâce à une équipe fantastique. Au Japon, nous avons une équipe dynamique qui travaille à la conception des produits afin de réaliser les rêves de nos clients. Ici au Canada, notre équipe a le flair pour présenter le bon produit au bon endroit au bon moment, et la satisfaction de la clientèle est une priorité absolue pour notre solide réseau de concessionnaires Subaru. Cependant, les membres les plus importants de notre équipe sont probablement nos clients. En effet, c'est votre passion pour la conduite automobile qui nous inspire la création de véhicules extraordinaires et agréables à conduire.

Ainsi, il va de soi que le présent numéro de la revue *Six Étoiles* célèbre la performance et la passion de conduire, deux éléments qui s'allient à merveille et constituent la base des toutes nouvelles Subaru Tribeca, Legacy, Outback et Forester Édition anniversaire de l'année modèle 2008. En plus du lancement de la très attendue Impreza, l'inspirante gamme de modèles 2008 marque le début d'un chapitre encore plus intéressant pour Subaru. Une fois que vous aurez lu tout ce qui concerne les innovations relatives à ces véhicules, le plus difficile sera de choisir lequel vous voudrez conduire!

Qui plus est, pendant que vous vous imaginerez au volant, nous vous proposons de lire l'histoire d'un homme qui a réussi à établir des records mondiaux tout en gagnant sa vie sur la route. Les fabuleuses aventures de Garry Sowerby sont le sujet de l'article « La voie de Sowerby » en page 26.

Bien entendu, il n'y a pas que derrière le volant d'un formidable bolide qu'on puisse accomplir des performances remarquables. Lisa Bentley est une athlète extraordinaire qui s'est servie de la puissance de son corps et du pouvoir de son esprit pour franchir la première ligne d'arrivée dans dix triatlons Ironman. La performance à l'état pur! Lisez l'article « À fond de train » en page 30 et découvrez ce qui anime Lisa.

Votre revue *Six Étoiles* contient également des articles sur une foule d'autres sujets : hommages, anniversaires, triatlons, rallye Targa, sensibilisation à l'environnement et conduite d'une voiture de rêve.

une tradition d'innovation

Subaru célèbre le 35^e anniversaire de la traction intégrale symétrique



En 1972, au moment où la plupart des constructeurs automobiles réorientaient leur action passant de la technologie de propulsion à celle de traction, Subaru les avait déjà de loin devancés.

À cette époque, les ingénieurs de la compagnie s'étaient rendu compte que le fait de distribuer la puissance aux quatre roues plutôt qu'à seulement deux – peu importe si elles se trouvaient à l'avant ou à l'arrière – pouvait offrir une tenue plus prévisible et améliorer la sécurité quelles que soient les conditions climatiques. Il a fallu 30 ans à la plupart des autres compagnies pour en arriver aux mêmes conclusions.

Les ingénieurs esquissèrent sur une feuille de papier blanc une simple traction intégrale, encore utilisée jusqu'à maintenant. Il s'agit d'une transmission exploitant un moteur à cylindres horizontaux opposés à l'avant, solidaire d'un différentiel avant, puis d'une boîte de vitesses, d'une boîte de transfert et d'un différentiel arrière.

Tous ces éléments étaient disposés de façon symétrique le long de l'axe longitudinal du véhicule, d'où l'appellation « traction intégrale symétrique Subaru ».

Depuis ce temps, de nombreuses améliorations ont été apportées à ce système à traction – ces dernières ont d'ailleurs positionné Subaru à l'avant-garde en matière de design et d'ingénierie. Voici un bref aperçu des principales avancées ayant jalonné le parcours de pionnière de Subaru depuis 35 ans.

1972-86 – Tous les véhicules Subaru sont dotés d'une traction avant et d'une traction intégrale sur demande. On utilise un levier ou un interrupteur (selon le modèle) pour embrayer les roues arrière pour une meilleure adhérence.

1987 – Les modèles Subaru XT6 et RX sont les premiers véhicules munis d'une transmission intégrale à prise constante. Une boîte manuelle dotée d'un différentiel central ouvert distribue le couple de façon égale entre les trains avant et arrière (50/50) et se verrouille à l'aide d'un interrupteur.

1988 – La transmission automatique électronique à 4 rapports (4EAT), la première véritable traction intégrale de Subaru équipée d'un transfert de couple géré par ordinateur vers les roues arrière, est introduite. Selon l'afflux des gaz, la vitesse du véhicule et le patinage des pneus, la transmission peut transférer jusqu'à 40 % de la puissance aux roues arrière.

1989 – Le premier modèle Legacy propose une version améliorée des transmissions manuelles et automatiques. Une nouvelle boîte manuelle à traction intégrale dotée d'un différentiel central à visco-coupleur élimine le besoin de verrouiller manuellement le différentiel. La boîte automatique 4EAT présente une version révisée de l'embrayage à

disques multiples à contrôle électronique qui permet de maîtriser plus adéquatement le transfert de couple aux roues arrière.

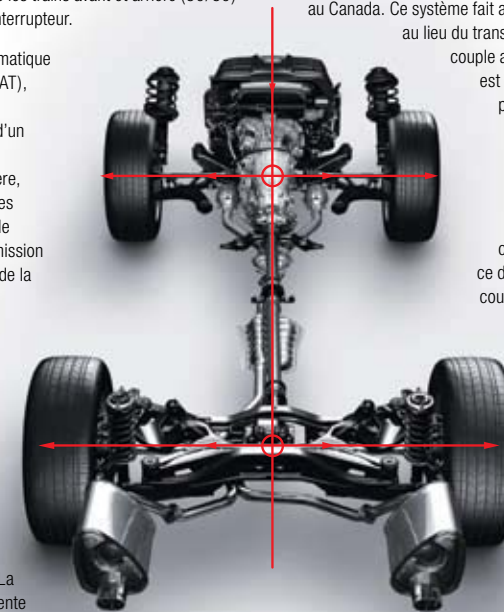
1995 – Subaru quitte l'arène de la traction avant pour se concentrer exclusivement à la traction intégrale. (Les conducteurs du monde entier en bénéficièrent énormément.)

2000-2001 – La boîte automatique de la Subaru WRX et le moteur H6 implantent la distribution variable du couple (VTD) au Canada. Ce système fait appel à des engrenages planétaires au lieu du transfert d'embrayage pour distribuer le

couple aux roues; la répartition du couple est établie à 45/55 pour une conduite plus sportive.

2003 – La transmission manuelle à 6 rapports fait son entrée sur le modèle Subaru WRX STI. Grâce au différentiel central contrôlé par le conducteur (DCCD), ce dernier peut choisir de répartir le couple manuellement ou de laisser l'ordinateur accomplir tout le travail automatiquement. Une véritable merveille de l'ingénierie automobile.

2004 – La transmission automatique électronique à 5 rapports SPORTSHIFT™ (5EAT SS) est introduite. Elle se caractérise par le système VTD et permet au conducteur de choisir entre trois modes de conduite distincts : Economy, Sport, et SPORTSHIFT™.



Ainsi, après 35 ans de progrès et d'améliorations constantes, Subaru possède maintenant un système de traction intégrale répondant aux besoins de tous les conducteurs. Alors que le système d'embrayage à disques multiples transmet plus de puissance au train avant pour une conduite plus sécuritaire et prévisible, la transmission manuelle DCCD à 6 rapports – utilisée sur le modèle STI – transforme les balades ordinaires en promenades extraordinaires. Bref, tous les conducteurs bénéficient d'une meilleure expérience au volant, peu importe les conditions de conduite. ✦

bilan sécurité

Notre priorité absolue est de construire des véhicules hautement sécuritaires et agréables à conduire. Voyez ce qu'en disent les organismes indépendants.

(Tous les modèles 2008 n'ont pas encore été testés à ce jour.)

TRIBECA

Cote de résistance aux impacts **5 étoiles**[†]
Programme d'évaluation des nouveaux véhicules de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (année modèle 2008)

« Meilleur choix sécurité »*

Insurance Institute for Highway Safety (année modèle 2007)

IMPREZA

Cote « Bonne »[†]
Impacts frontaux, latéraux et arrière
Insurance Institute for Highway Safety (année modèle 2007)

OUTBACK

Cote de résistance aux impacts **5 étoiles**[†]
Programme d'évaluation des nouveaux véhicules de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (année modèle 2007)

LEGACY

« Meilleur choix sécurité »*

Insurance Institute for Highway Safety (année modèle 2007)

FORESTER

Cote « Bonne »[†]
Impacts frontaux, latéraux et arrière
Insurance Institute for Highway Safety (année modèle 2007)

Cote de résistance aux impacts **5 étoiles**[†]
Programme d'évaluation des nouveaux véhicules de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (année modèle 2008)

Pour plus d'info, visitez le :

www.safercar.gov
www.iihs.org

[†]Une cote « Bonne » constitue la meilleure cote possible dans les essais de collision frontale déportée à 40 mi/h, de collision latérale à 31 mi/h et de collision arrière à 20 mi/h, réalisés par l'Institut des assureurs américains (IIHS). * Un véhicule doit avoir obtenu la cote « Bonne » aux trois essais de collision et doit offrir un programme de stabilité électronique (ESC) pour mériter la distinction « Meilleur choix sécurité ».

[†]Les cotes de sécurité du gouvernement américain font partie du programme d'évaluation des nouveaux véhicules de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (www.safercar.gov). Une cote cinq étoiles représente la cote la plus élevée du gouvernement pour a) les sièges du conducteur et du passager avant dans les essais de collision frontale, et b) les sièges avant et arrière dans les essais de collision latérale.

vivre sa passion au travail et dans les loisirs

Le moins qu'on puisse dire, c'est que Thomas Glen est un homme passionné. L'une de ses plus grandes passions : les automobiles. « J'adore les voitures, dit-il. Je m'intéresse à toutes les marques et à tous les modèles, aux technologies, à la sécurité, à la fiabilité, à l'économie d'essence et à la performance. » Et il s'agit là d'une bonne chose puisque M. Glen est le concessionnaire en titre du Olympic Auto Group, qui regroupe des concessions Subaru à Regina, Calgary et Richmond.

M. Glen adore vendre des voitures, mais il s'assure toujours que le véhicule qu'il vend est adapté aux besoins de son client. « Que vous soyez un parent occupé qui doit conduire ses enfants à la partie de soccer ou un triathlète qui doit transporter son vélo jusqu'à une compétition, le véhicule que vous conduisez en dit long sur les passions qui vous animent », croit-il.

En matière de transport de vélo et de compétition, il sait de quoi il parle. En effet, il a participé sept fois au triathlon Subaru Ironman Canada. « On peut établir des parallèles entre un



triathlète et un vendeur automobile, affirme-t-il. La détermination est une qualité essentielle pour remporter l'Ironman, mais il faut plus que du cœur au ventre. La planification, l'organisation et la formation sont des éléments essentiels. Pour faire une bonne course il faut s'entraîner, et il en va de même dans l'industrie automobile. Quand on prend le temps de se préparer, on fait un bien meilleur travail ».

Cette simple philosophie est l'un des fondements du succès de ces trois concessions Subaru. La plupart des membres de l'équipe Subaru Ironman de la Saskatchewan sont des clients de longue date d'Auto Gallery Subaru. Subaru Calgary, pour sa part, occupait le premier rang des meilleures concessions Subaru du Canada en 2006. Et ce qui distingue Richmond Subaru, un établissement Signature, est son immense murale d'une Impreza traversant le mur de l'édifice. Bien que chaque concession soit unique en son genre, elles sont toutes animées d'une même passion – ce que reconnaissent bien les clients comme les employés. ➔



une foule de pièces!

Le service des ventes a pour mission de vous rendre heureux – il suffit de penser à la nouvelle Subaru qu'on vous a vendue! Le service de l'entretien et des pièces poursuit le même objectif, en s'assurant du bon état de marche de votre Subaru en tout temps.

Devant ce rôle important, Subaru Canada, Inc. reconnaît les concessionnaires Subaru qui maintiennent en stock le plus grand nombre de pièces sur une base annuelle. Grâce à un système perfectionné de gestion d'inventaire, ces concessionnaires veillent à avoir en stock un vaste échantillonnage de pièces d'origine Subaru afin d'être toujours parés aux travaux d'entretien, de carrosserie ou de mécanique courante qui s'imposent. Ainsi, leurs clients profitent d'un service rapide et de la meilleure qualité qui soit. En 2006, onze concessionnaires ont mis en place un tel système pour le bénéfice de notre clientèle Subaru mutuelle. Nous souhaitons les en féliciter. ➔

LAURÉATS 2006

- 1 **Al Walker** – DON DOCKSTEADER MOTORS, Vancouver
- 2 **Joe Bomben** – JOHN SCOTTI AUTOMOTIVE, Saint-Léonard
- 3 **Dino Acocella** – SUBARU AUTO CENTRE, Westmount
- 4 **Mark Williams** – CENTAUR SUBARU, Calgary
- 5 **Conway Yeung** – DOWNTOWN SUBARU, Toronto
- 6 **Jacques Sabourin** – SUBARU DES SOURCES, Dollard-des-Ormeaux
- 7 **Luc Renaud** – SUBARU DE LAVAL, Laval
- 8 **Rick Caine** – OTTO'S SUBARU, Ottawa
- 9 **Doug Kroeker** – SUBARU CITY, Edmonton
- 10 **John Raman** – SUBARU CALGARY, Calgary
- 11 **Josper Balingit** – SUBARU OF MISSISSAUGA, Mississauga

fière de donner son appui

Les Subaru sont faites d'acier robuste et scintillant à l'extérieur. Mais Subaru brille également par son appui à de nombreuses bonnes causes, que ce soit par une ronde de golf pour vaincre le cancer ou par un geste de réconfort pour les enfants malades.

Subaru Canada s'est récemment associée à la division féminine de l'Association Royale de Golf du Canada (RCGA) en mettant sur pied un partenariat de deux ans où Subaru agira comme commanditaire en titre des événements « Vert la guérison », une initiative nationale de collecte de fonds pour financer la recherche sur le cancer du sein. Grâce une série d'événements « Vert la guérison » à l'échelle du pays, on espère amasser 440 000 \$ pour la recherche sur le cancer du sein en 2007. En plus d'avoir l'occasion de jouer une ronde de golf pour une bonne cause, les quelque 6000 participantes de ces tournois de golf reçoivent une offre de remise au comptant de 750 \$ à l'achat d'une nouvelle Forester et courent la chance de gagner une Forester en location pendant une année. Pour plus d'information, rendez-vous au www.rcgagolfrothecure.ca

Association Royale de Golf du Canada
VERT la
GUÉRISON

Subaru Canada soutient également depuis longtemps le Manoir Ronald McDonald de Toronto. Les nombreuses familles qui fréquentent le Manoir ont l'occasion de séjourner dans la chambre Subaru Rally, qui, bien entendu, est commanditée par Subaru Canada et le Taylor Group. Cette année Subaru a également donné une Legacy familiale, qui pourra être prêtée aux familles afin de leur permettre de profiter de la ville. Pour en savoir plus au sujet du Manoir Ronald McDonald de Toronto, visitez le www.rmhtoronto.com ➔



faire une différence, un arbre à la fois



Tree Canada Foundation
www.tcf-fca.ca

Donner un coup de « pouce vert » à l'environnement peut être drôlement amusant. Subaru Canada a conçu un microsite spécialement pour sa promotion du printemps « Beau temps, mauvais temps ». Les clients ont été invités à s'exprimer sur ce qu'ils aiment du printemps, puis à planter une graine virtuelle. Après une brève « saison de croissance », Subaru Canada leur a fait parvenir un courriel pour leur montrer leur fleur virtuelle et leur présenter une offre spéciale.

Pour faire sa part de façon plus concrète, Subaru Canada a réalisé une activité de plantation sur le terrain. Grâce à un don de 10 000 \$ fait à Arbres Canada au nom de ses clients, Subaru Canada a permis de planter 3 500 nouveaux arbres. Tout un coup de pouce! ➔



25^e anniversaire du Subaru Ironman Canada



La course Subaru Ironman Canada célèbre ses 25 ans cette année et l'événement soulève toujours autant les passions. Côté sports, Subaru Canada est vraiment dans ses meilleures années en tant que commanditaire de l'événement. En effet, de toute l'histoire du Ironman, c'est Subaru qui remporte la palme des années de commandite. L'événement Subaru Ironman Canada, tenu à Penticton, C.-B., est reconnu pour ses superbes paysages, son redoutable circuit de vélo et ses

bénévoles dynamiques. Par ailleurs, Subaru Ironman Canada est l'une des étapes les plus populaires du circuit Ironman, et il arrive fréquemment que l'édition de l'année suivante affiche complet dès le lendemain de l'événement.

Les festivités et célébrations de l'édition de cette année, qui a eu lieu le 26 août dernier, ont été encore plus importantes. À l'occasion du 25^e anniversaire, North America Sports (NAS) avait augmenté le nombre d'athlètes participants à plus de 2400. Ainsi, le Subaru Ironman Canada a connu la plus grosse vague de départ de l'histoire du sport pour une épreuve de natation. La journée fut passionnante, car les conditions étaient idéales. La splendide vallée de l'Okanagan a accueilli des athlètes des quatre coins de la planète, venus se disputer une bourse de 75 000 \$(CAD) ainsi que 80 places de qualification pour le Championnat du monde Ironman 2007 à Kona, Hawaii.

Lisa Bentley et Kieran Doe ont gagné les titres respectifs de championne et champion du 25^e Subaru Ironman Canada. Kieran Doe, un Néo-zélandais de 26 ans, a marqué un temps de 8 h 32 min 45 s pour son premier titre de champion Ironman. Lisa Bentley en était à sa troisième victoire de l'épreuve canadienne, avec un temps de 9 h 41 min 01 s; c'était en outre la 11^e victoire Ironman pour cette athlète de Caledon, en Ontario.

Vous voulez en savoir plus? Surveillez la chaîne TSN qui diffusera l'événement le samedi 20 octobre à midi (HE) ou visitez le site Web du Subaru Ironman Canada au www.ironman.ca ➔



PHOTO: A SHOT ON SITE

Remise au comptant de 750 \$ pour les athlètes

Subaru Canada annonce le retour de la remise au comptant de 750 \$ offerte aux athlètes participant aux triathlons Subaru, aux courses et au Subaru Ironman Canada en 2007.

Subaru Canada, Inc. soutient depuis longtemps le triathlon, et plus récemment, la discipline de la course au Canada. Elle s'engage à promouvoir un style de vie sain et actif auprès des Canadiens par l'entremise de toutes ses commandites.

Pour une deuxième année consécutive, les athlètes participant à un triathlon, à une course ou au Subaru Ironman Canada 2007 sont admissibles à cette remise. Subaru Canada remboursera 750 \$ en espèces à tout athlète qui fera l'achat ou la location d'un véhicule Subaru neuf, au Canada, en 2007 (si l'athlète respecte les conditions d'admissibilité minimales du programme).

Subaru Canada souhaite continuer à promouvoir la participation aux sports et remercier les athlètes qui soutiennent ses commandites en leur offrant cette remise exclusive en guise d'appréciation. ✦



une nouvelle venue



Subaru est également fière d'annoncer un ajout à son éventail de commandites des épreuves de triathlon au Canada.

En effet, Subaru Canada est maintenant commanditaire principal de la toute nouvelle série de triathlons Subaru West Coast. La série

comprend trois courses qui se tiendront sur la côte Ouest du Canada, à savoir le Victoria International Half-Iron Triathlon à Shawnigan Lake et le Sooke International Half-Iron Triathlon, tous deux sur l'île de Vancouver cet été, de même que le Vancouver International Half-Iron, qui aura lieu en septembre prochain à Vancouver, sur le Lower Mainland.

Les droits de la série appartiennent à Lifesport Coaching, dirigée entre autres par l'ancien entraîneur Lance Watson, qui a déjà participé aux Jeux olympiques, aux Jeux du Commonwealth et aux Jeux panaméricains. Lance Watson a entraîné les champions chouchous du Ironman Canada Lisa Bentley et Jasper Blake de même que le champion olympique de triathlon Simon Whitfield.

Subaru Canada est fière de soutenir le triathlon et la course au Canada et est déterminée à aider les athlètes en quête d'un mode de vie sain et actif. Nous sommes « résolus à former des athlètes partout au Canada » et avec cette quatrième série de courses qui s'ajoute à notre éventail de commandites, notre présence dans l'univers du triathlon et de la course s'étend désormais d'un océan à l'autre.

Pour de plus amples détails concernant les séries, visitez le www.lifesport.ca ➔



Pour de plus amples détails et l'horaire complet de la saison, visitez le : www.trisportcanada.com

Date	Course
9 et 10 septembre	Owen Sound
22 septembre	Niagara on the Lake Duathlon



Pour de plus amples détails et l'horaire complet de la saison, visitez le : www.instride.ca

Date	Course
30 septembre	The Standard Run for the Grapes, Cogeco Half Marathon & 5K
10 novembre	Casablanca Classic 8K & 2K



Pour de plus amples détails et l'horaire complet de la saison, visitez le : www.sporttriple.com

Date	Course
8 septembre	Duathlon Saint-Sauveur



Pour de plus amples détails et l'horaire complet de la saison, visitez le : www.lifesport.ca

Date	Course
16 septembre	Vancouver International Half Iron and Sprint



PHOTO: A SHOT ON SITE

La Subaru Tribeca 2008 : VUS ou héroïne des temps modernes?

À son arrivée en 2005, la Subaru Tribeca créait un précédent en devenant l'un des VUS intermédiaires les plus luxueux de sa catégorie, ce qui en faisait du même coup le modèle phare de Subaru. Deux ans plus tard, une version revue et améliorée arrive sur le marché.



Tribeca groupe Limited (5 places)



La version originale avait nul doute touché une corde sensible chez les clients comme chez les critiques. Avec sa silhouette extérieure remarquable, son luxueux habitacle style « double cockpit » et sa capacité d'accueil de sept occupants, la Tribeca a réussi à faire sa marque dans l'univers automobile.

Ces caractéristiques, conjuguées aux forces traditionnelles de Subaru – à savoir le bas centre de gravité, le moteur BOXER SUBARU efficace et la traction intégrale symétrique à prise constante (AWD) – ont fait de la Tribeca un véhicule unique dans la flopée des VUS intermédiaires.

Mais comme on n'arrête jamais le progrès, surtout dans une industrie aussi concurrentielle que l'automobile, la toute nouvelle Tribeca 2008 a fait l'objet de multiples améliorations, à plusieurs égards, afin de mieux combler les attentes qu'ont les Canadiens à l'endroit de Subaru.

En fait, la nouvelle Tribeca est une réponse aux rétroactions de nos clients, qui visait à rendre ce VUS encore plus populaire.

Puissance et efficacité accrues, coûts de fonctionnement réduits

Le plus grand changement sur la Tribeca 2008 est son nouveau moteur – plus précisément, un moteur BOXER SUBARU DACT de 3,6 litres et six cylindres. En comparaison au moteur original de 3,0 litres, le nouveau moteur produit davantage de puissance, un plus grand couple, offre une meilleure économie d'essence et satisfait à des normes d'émissions plus strictes – le tout en fonctionnant à l'essence ordinaire!

Un examen rapide des deux moteurs révèle toute la mesure des progrès accomplis. Le nouveau moteur produit 256 chevaux de puissance au lieu des 245 de l'ancien modèle. Le couple a également été amélioré, passant de 215 lb-pi à 4200 tr/min à 247 lb-pi à 4400 tr/min. Ces augmentations ont pourvu la Tribeca 2008 d'une accélération supérieure : lors d'un départ arrêté, elle atteint 100 km/h en 8,5 secondes à peine, comparativement à 9,2 secondes pour sa devancière.

De plus, grâce à l'utilisation de technologies de moteur perfectionnées comme le système de contrôle actif des soupapes et le système d'ouverture variable des soupapes de Subaru, le nouveau moteur réalise une meilleure économie d'essence et s'avère plus écologique que le précédent.

À l'instar du nouveau moteur, la version révisée en profondeur de la transmission automatique à cinq rapports à contrôle électronique SPORTSHIFT[™] (5EAT SS) constitue un remarquable pas en avant. Cette transmission permet des changements de vitesse rapides, une performance accrue en terrain montagneux de même qu'une économie d'essence améliorée.

L'option SPORTSHIFT[™] ajoute également une touche de plaisir à l'expérience de conduite, permettant au conducteur de changer les vitesses manuellement. La combinaison du nouveau moteur et de la transmission révisée de la Tribeca donne lieu à une économie d'essence de 13,2 L/100 km en ville et de 9,4 L/100 km sur l'autoroute.

APERÇU DES AMÉLIORATIONS À LA TRIBECA 2008

- Silhouette extérieure renouvelée
- Nouveau moteur BOXER SUBARU de 3,6 L, offrant 11 chevaux de puissance et 32 lb-pi de couple supplémentaires
- Meilleur rendement énergétique/émissions plus faibles/coûts de fonctionnement réduits
- Accès amélioré à la troisième rangée
- Champ de vision arrière amélioré



Éléments de style plus audacieux et plus éloquent

La silhouette de la Subaru Tribeca originale était unique et n'avait rien de banal. Pour la nouvelle version, l'équipe de la conception chez Subaru a choisi une approche un peu différente et a donné à la Tribeca une allure de VUS plus costaud.

Ainsi, on a élargi et placé plus haut la calandre, donnant à la Tribeca une allure plus forte et plus robuste. Le motif d'ailes de Subaru de la calandre a été enjolivé d'accents chromés. Cet emblème central constitue le point de départ des lignes de carrosserie qui se prolongent sur le capot, créant ainsi une silhouette musclée et uniforme.

Le pare-chocs avant a également été élargi afin de créer une allure plus protectrice tandis que les phares au xénon à décharge haute intensité (DHI) se font plus prononcés. Le nez plus bas poursuit le même thème : sa construction robuste et ses antibrouillards halogènes rappellent la Subaru Outback et en évoquent la solidité.

En profil direct, donc, le devant de la nouvelle Tribeca évoque un héros viril à la mâchoire carrée, un chef qui va de l'avant avec une assurance suprême, prêt à relever tous les défis.

Une conception améliorée sous tous les angles

Lorsque l'on jette un œil à l'arrière de la nouvelle Tribeca, on remarque plusieurs améliorations de conception. Afin d'accroître la visibilité de l'arrière et de réduire les angles morts, la surface en miroir des rétroviseurs extérieurs a été augmentée de 50 %. Dans la même veine, les fenêtres latérales arrière ont aussi été agrandies afin d'améliorer la visibilité en marche arrière ou lors des changements de voie.

Le nouveau seuil de chargement, les feux et le pare-chocs arrière redessinés donnent également une allure plus musclée au modèle 2008. Autres changements à noter à l'extérieur : le nouveau système de longerons surélevés pour la galerie de toit et les nouvelles jantes dynamiques de 18 pouces à cinq rayons.

Dans l'habitacle, la principale amélioration fonctionnelle concerne l'accès à la troisième rangée de sièges (groupe Optimum). Les leviers pour rabattre et faire coulisser la banquette de deuxième rangée divisée 40/20/40 sont maintenant situés des deux côtés du véhicule. Le mécanisme pour déplacer la deuxième rangée est maintenant doté d'un ressort d'assistance et des poignées ont été ajoutées aux montants C inférieurs, permettant un accès plus rapide et facile que jamais à la troisième rangée.

Un intérieur primé

L'habitacle de la Tribeca ne nécessitait pour sa part aucune amélioration. L'habitacle façon double cockpit a fait l'unanimité, obtenant même la reconnaissance « Meilleur habitacle » du magazine automobile renommé *Ward's Autoworld**

Pour 2008, la conception de l'habitacle offre encore au conducteur et aux passagers un grand niveau de confort, de commodité et de luxe. Le tableau de bord et la console centrale aux lignes fluides sont pourvus de garnitures au fini aluminium tandis que les commandes électroluminescentes et l'éclairage ambiant subtil de la console centrale, des porte-gobelets et de l'espace pour les jambes ajoutent une touche de raffinement.

La console centrale héberge le centre d'information, avec affichage de la chaîne audio, de l'heure, de l'économie d'essence et de la température extérieure. Le centre d'information avec écran tactile de sept pouces est offert de série sur les véhicules équipés du système de navigation (groupe Optimum). Les commandes de la chaîne audio et du contrôle de la température sont judicieusement situées juste sous l'écran.

Comme tout VUS de luxe digne du nom, la Subaru Tribeca 2008 est dotée de série de nombreuses caractéristiques recherchées comme des sièges avant chauffants à réglages électriques, un toit ouvrant vitré électrique, entrebâillant et coulissant, des rétroviseurs extérieurs escamotables à réglage électrique avec feux clignotants à DEL intégrés et un climatiseur avec contrôle de la température automatique à deux zones et filtration d'air.

Côté divertissement, la Tribeca est livrée de série avec une chaîne audio AM/FM/CD/MP3 avec entrée audio auxiliaire, quatre haut-parleurs

et deux haut-parleurs d'aigus. Ce système de luxe est également pourvu du précâblage pour les deux systèmes de radio satellite XM® et SIRIUS®.

Options améliorées, choix simplifié

Pour 2008, la gamme de modèles Subaru Tribeca a été simplifiée et comporte trois versions bien équipées : la Tribeca d'entrée de gamme (décrite ci-dessus), la version Limited ou la version Optimum, qui peut loger jusqu'à sept occupants.

La version Limited propose un siège conducteur à réglages électriques avec fonction de mémoire de deux positions, une sellerie et des empiècements en cuir de même qu'une chaîne audio améliorée. Ces améliorations comprennent un chargeur de six CD au tableau de bord, quatre haut-parleurs, quatre haut-parleurs d'aigus et un caisson de graves. Bref, une version plus confortable et divertissante d'un VUS autrement déjà bien pourvu.

La version Optimum est la plus achevée. Outre les caractéristiques de la version Limited, celle-ci propose un système de navigation GPS basé sur DVD avec écran tactile, une caméra de vision arrière avec assistance au stationnement, un système de refroidissement aux places arrière, un récepteur de radio satellite XM® installé à l'usine (abonnement requis) et un système de divertissement DVD arrière avec écran de neuf pouces, une entrée audio-vidéo auxiliaire et des casques d'écoute sans fil.

Au-delà de ces caractéristiques très recherchées, l'élément distinctif de la version Optimum est sa troisième rangée de sièges. Cette banquette rabattable à plat divisée 50/50 offre le meilleur des deux mondes : la même capacité de chargement que la Tribeca de base, plus la possibilité de transporter jusqu'à sept occupants.

La sécurité : un argument convaincant

À l'instar de toutes les Subaru, la construction de la Tribeca 2008 obéit aux plus hautes normes de sécurité active et passive. Ces éléments de sécurité procèdent d'une approche novatrice en matière de conception structurelle, de technologies de sécurité de prochaine génération et, bien sûr, du légendaire système de traction intégrale symétrique à prise constante.

Du châssis renforcé en forme d'arc aux appuie-tête actifs aux sièges avant en passant par le contrôle de la dynamique du véhicule (VDC), l'ABS avec dispositif d'assistance au freinage et la distribution électronique de la force de freinage, la sécurité est une priorité absolue chez Subaru.

Cette approche sans compromis en matière de sécurité a récemment été récompensée, puisque la nouvelle Tribeca a reçu de la NHTSA les plus hautes cotes de sécurité* aux essais de collision menés dans le cadre du programme d'évaluation des nouveaux véhicules (NCAP). La Tribeca a reçu cinq étoiles, la cote la plus élevée, aux essais de collision frontale et latérale, pour les sièges conducteur et passager. (Pour de plus amples détails, visitez le www.safercar.gov)

Il faut savoir que la sécurité se joue à plusieurs niveaux. Il y a la sécurité de savoir que votre VUS est construit selon les normes les plus rigoureuses, et il y a la sécurité de posséder un véhicule protégé par un antidémarréur électronique et un système de sécurité antivol. Mais par-dessus tout, il y a le Plan d'entretien périodique sans frais de la Tribeca.

Accompagnant de série toutes les versions de la Subaru Tribeca 2008, ce plan garantit que les éléments d'entretien périodique – comme les vidanges d'huile, vérifications du niveau des fluides et essais routiers – seront gratuits pendant les 36 premiers mois à l'achat ou jusqu'à concurrence de 60 000 km.

La concurrence est déjà féroce dans la catégorie des VUS intermédiaires. Avec son nouveau moteur, sa polyvalence et sa valeur accrues, ainsi que sa nouvelle silhouette, la Subaru Tribeca 2008 rehausse les enjeux. ✦



Tribeca groupe Optimum (7 places)

Tribeca (5 places)

*wardsauto.com (juin 2006)

†Résultats de la Subaru Tribeca de l'année modèle 2008. Les cotes de sécurité du gouvernement américain font partie du programme d'évaluation des nouveaux véhicules de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (www.safercar.gov). Une cote cinq étoiles représente la cote la plus élevée du gouvernement pour a) les sièges du conducteur et du passager avant dans les essais de collision frontale, et b) les sièges avant et arrière dans les essais de collision latérale.



Legacy 2.5GT spec.B

plus remarquables pour 2008

Au cours des dernières années, les Subaru Legacy et Outback ont fait des adeptes parmi les automobilistes canadiens. Cette ferveur s'est intensifiée avec l'arrivée des plus récentes versions de Legacy (4^e génération) et de Outback (3^e génération), dévoilées avec la cuvée 2005. Quelque trois ans plus tard, à mi-chemin dans leur cycle de vie, les Legacy et Outback ont subi une cure de jeunesse qui devrait propulser encore une fois leur popularité.



Outback 3.0R (avec groupe Optimum)

La Legacy : une élégance qui impose

Pour 2008, la Subaru Legacy a subi certains changements stylistiques de même qu'une révision de son groupe motopropulseur et de sa suspension. Ces améliorations sont le fruit de l'engagement inflexible en matière d'amélioration continue qui caractérise cette gamme dynamique de berlines sport et de familiales de tourisme. (Question d'engagement, il faut noter qu'en Amérique du Nord, la Legacy familiale est désormais exclusive au Canada, illustrant bien l'intérêt de Subaru pour notre pays.)

À l'extérieur, la berline et la familiale ont reçu une nouvelle calandre avec barres transversales chromées, un nouveau pare-chocs avant, de nouveaux phares et de nouvelles ailes avant. Les rétroviseurs extérieurs, le pare-chocs arrière et les nouveaux feux arrière ont également été renouvelés sur la Legacy. Tous ces changements ont permis de donner une touche supplémentaire de style et de raffinement à un véhicule déjà fort apprécié.

L'habitacle fait aussi peau neuve. L'intérieur primé de la Subaru Tribeca en a été l'inspiration; c'est ainsi que la Legacy a gagné de nouveaux tissus de sellerie, un nouveau tableau de bord et un nouveau volant d'allure sport,

Ce phénomène produit une puissance accrue pour dépasser ou pour se fondre à la circulation sur l'autoroute, tout en offrant une économie d'essence impressionnante et des émissions réduites. Le moteur 2.5i produit 170 chevaux et 170 lb-pi de couple, ce qui en fait la combinaison parfaite de performance et d'efficacité.

Une nouvelle ligne de pensée

La grande nouveauté sur la Subaru Legacy 2008 est sans aucun doute sa transmission automatique à contrôle électronique direct à cinq rapports SPORTSHIFT^{MC} (5EAT SS), améliorée considérablement. Livrable sur la berline et la familiale 2.5GT, la boîte 5EAT SS a été perfectionnée au point où elle offre maintenant une incroyable rapidité de passage des vitesses. Auparavant, les changements de vitesse pouvaient se faire en 0,6 seconde, ce temps ayant été ramené à un temps record de 0,2 seconde.

Comme on l'a évoqué plus haut, la Legacy 2.5GT avec 5EAT SS comporte des palettes de changements de vitesse au volant. Ces leviers en aluminium offrent une excellente sensation tactile, qui rend les changements de vitesse



Legacy 2.5GT berline

qui comporte un réglage télescopique et, sur le modèle Legacy 2.5GT, qui inclut des commandes pour la chaîne audio, le régulateur de vitesse et le système SI-DRIVE. Dans la Legacy 2.5GT avec transmission automatique à cinq rapports, le volant comporte également des palettes de changements de vitesse, dont nous traiterons plus loin.

Plus efficace, plus écologique, plus exaltante

La Legacy propose encore deux motorisations : un moteur BOXER SUBARU atmosphérique de 2,5 litres et quatre cylindres (pour la 2.5i) ou un moteur BOXER SUBARU turbo de 2,5 litres à quatre cylindres (pour la 2.5GT et la 2.5GT spec.B).

Le moteur turbocompressé – qui produit 243 chevaux de puissance et un couple de 241 lb-pi – est jumelé à un système SI-DRIVE amélioré. Ces perfectionnements ont eu pour effet d'accroître l'économie d'essence en mode *Intelligent* et la réponse à l'accélération en mode *Sport Sharp*.

Le moteur de la Legacy 2.5i a subi des révisions importantes, adoptant une approche avant-gardiste de gestion de moteur, à savoir le système intelligent d'ouverture variable des soupapes. Ce système ajuste automatiquement les soupapes d'admission à haut régime pour aspirer un plus grand volume d'air.

plus positifs et précis. Pour une expérience de conduite plus sportive, la transmission effectue automatiquement un contrôle d'impulsion sur l'accélérateur lors des rétrogradations pour mieux harmoniser le régime du moteur et la vitesse du véhicule (en mode SPORTSHIFT^{MC}).

Même si les transmissions manuelles des Legacy 2.5i et 2.5GT offrent leur part certaine d'agrément, la nouvelle 5EAT SS pourrait bien rafler tous les honneurs en matière de plaisir au volant.

Tenir le haut du pavé

Quiconque a déjà conduit une Subaru sait qu'elle se manie comme un charme – et les Subaru Legacy berline et familiale ne font pas exception. N'ayant pas la réputation de s'asseoir sur leurs lauriers, les ingénieurs de Subaru ont examiné scrupuleusement le système de suspension de la Legacy et y ont apporté des améliorations importantes.

Le braquage dû aux bosses est la tendance qu'ont les roues avant de braquer lorsqu'elles se soulèvent en franchissant une bosse sur la chaussée. Ce phénomène se remarque davantage lorsque l'on roule à bonne vitesse, disons, sur une route de campagne vallonnée. Afin de réduire le braquage dû aux bosses (qui, dans des circonstances extrêmes, pourrait provoquer une perte de contrôle), la nouvelle Legacy est pourvue d'une géométrie de suspension révisée.



Legacy 2.5GT familiale

De plus, les coussinets de suspension ont été modifiés pour procurer une stabilité plus fluide en ligne droite et un meilleur contrôle en virage et lors de changements de voie. Évidemment, on est peu porté à se préoccuper de stabilité quand on roule avec une traction intégrale symétrique à prise constante, mais il demeure rassurant de savoir que les ingénieurs de Subaru repoussent sans cesse les limites en concevant des technologies qui assurent la sécurité au volant.

Un autre produit de cette philosophie est le système de contrôle de la dynamique du véhicule (VDC). Ce système utilise un réseau de capteurs pour détecter les pertes de contrôle imminentes. Il fait alors une série d'ajustements – modifier la répartition du couple aux quatre roues, appliquer une pression de freinage à une roue ou réviser la puissance utile du moteur – afin de recouvrer la stabilité du véhicule en un instant. Le VDC est offert de série sur certaines Legacy berline, notamment la 2.5i (version Limited), la 2.5GT (5EAT SS) et la 2.5GT spec.B.

Des choix déchirants

Décider de conduire la Subaru Legacy 2008 n'est pas vraiment difficile. Ce qui l'est, c'est choisir quelle Legacy conduire. D'abord, considérons la version de carrosserie. Berline aux lignes épurées et sportives, ou alors familiale polyvalente? Ensuite, la motorisation. Moteur de 2,5 litres fougoux et efficace, ou moteur turbo de 2,5 litres, vif et efficace?

Une fois ces décisions prises, il faut songer aux groupes d'options et aux transmissions. Les Legacy 2.5i berline et familiale sont généreusement équipées et offrent un choix de transmission manuelle à cinq rapports ou de transmission automatique à contrôle électronique direct à quatre rapports SPORTSHIFT^{MC} (4EAT SS).

La Legacy 2.5i familiale est livrable avec groupe Tourisme, qui comprend des caractéristiques comme le toit ouvrant vitré électrique, les sièges avant chauffants et les jantes en alliage de 17 pouces. La version berline du modèle de base 2.5i est quant à elle offerte en version Tourisme ou Limited (4EAT SS), cette dernière comprenant le VDC, la sellerie en cuir et la chaîne audio de luxe avec système d'acoustique optimisée SRS WOW^{MC}.

Pour la Legacy 2.5GT à moteur turbo, le choix est un tant soit peu simplifié. Deux transmissions sont offertes : une boîte manuelle à cinq

rapports et une boîte 5EAT SS, mentionnée plus haut, avec palettes de changements de vitesse.

La 2.5GT ne compte qu'une seule variante, mais non la moindre : l'exaltante berline 2.5GT spec.B. Avec sa transmission manuelle à six rapports, son système de navigation GPS basé sur DVD, sa suspension à amortisseurs sport Bilstein®, ses nouvelles jantes en alliage de 18 pouces et ses sièges et empiècements en Alcantara carbone, la 2.5GT spec.B incarne le nec plus ultra de la philosophie Legacy : le mariage du style, du raffinement et de la solidité.

La Outback : des capacités sans précédent

Pour 2008, la familiale sport utilitaire originale est de retour, avec un raffinement et une valeur accrues. Tout comme la Legacy, la Outback a fait l'objet de changements, à l'intérieur comme à l'extérieur. Elle offre maintenant le système de gestion du moteur Subaru SI-DRIVE sur un plus grand nombre de modèles et est dotée d'un groupe motopropulseur considérablement révisé.

La Outback est offerte avec trois moteurs différents – dont deux sont aussi proposés sur la Legacy. Le moteur BOXER SUBARU atmosphérique de 2,5 litres et quatre cylindres (pour la 2.5i) produit 170 chevaux de puissance et un couple de 170 lb-pi, tandis que le moteur SUBARU BOXER turbo de 2,5 litres à quatre cylindres (pour la 2.5XT) produit 243 chevaux de puissance et un couple de 241 lb-pi.

Le troisième est un moteur BOXER SUBARU de 3,0 litres à aspiration naturelle et 6 cylindres ayant une puissance de 245 chevaux et un couple de 215 lb-pi. Cette petite usine de puissance trouve sa place au sommet de la gamme, sous le capot de la Outback 3.0R.

Les modèles 2.5XT et 3.0R bénéficient du SI-DRIVE, qui permet de choisir entre trois modes de conduite : *Intelligent*, *Sport* et *Sport Sharp*. Une commande sur la console centrale et un interrupteur sur le volant permettent tous deux de contrôler le SI-DRIVE, qui agit automatiquement sur la commande des gaz électronique et le turbocompresseur.

Dans le cas des Outback avec boîte automatique à contrôle électronique direct à cinq rapports SPORTSHIFT^{MC} (5EAT SS), le SI-DRIVE optimise également le schéma des passages de vitesses pour chaque mode. Comme sur la Legacy, la nouvelle 5EAT SS produit des passages de vitesse très rapides et effectue automatiquement un contrôle d'impulsion sur l'accélérateur lors des rétrogradations pour mieux harmoniser le régime du moteur et la vitesse du véhicule.

Nouveau profil, même robustesse

La nouvelle silhouette de la Subaru Outback 2008 est très assurée et se distingue mieux de la Legacy. La Outback possède un capot plus rond, un nez plus bas et plus compact et une garde au sol beaucoup plus haute, qui permettent à cette familiale utilitaire sport d'affronter les défis hors route.

La robuste calandre à motifs d'ailes, le solide pare-chocs, les phares et les antibrouillards plus incisifs complètent la nouvelle allure du devant.

À l'arrière, la couleur des feux a été modifiée, créant une impression plus sportive et plus assurée.

Bien sûr, la robustesse de la Outback provient du système de traction intégrale symétrique à prise constante de Subaru et du système de suspension entièrement indépendant qui a été peaufiné sur le circuit du Championnat du monde des rallyes. La robuste suspension à grand débattement adopte la même géométrie révisée que sur la nouvelle Legacy, réduisant ainsi l'incidence du braquage dû aux bosses et améliorant la stabilité générale.

Avec toutes ces améliorations, la nouvelle Outback saura affronter comme jamais les aléas des chemins de campagne, du terrain de camping ou des routes de montagne.

La valeur, livrée de série

La Subaru Outback compte une longue liste de caractéristiques de série et propose divers groupes d'options précieuses, assurant plus de confort, de commodité et de performance.

La Outback 2.5i est livrable avec groupe Tourisme, qui comprend un toit ouvrant vitré électrique double, des sièges avant chauffants, des jantes en alliage de 17 pouces et un différentiel arrière autobloquant à visco-coupleur. La version Limited offre ces caractéristiques additionnelles : contrôle de la dynamique du véhicule (VDC), distribution variable du couple (VTD),



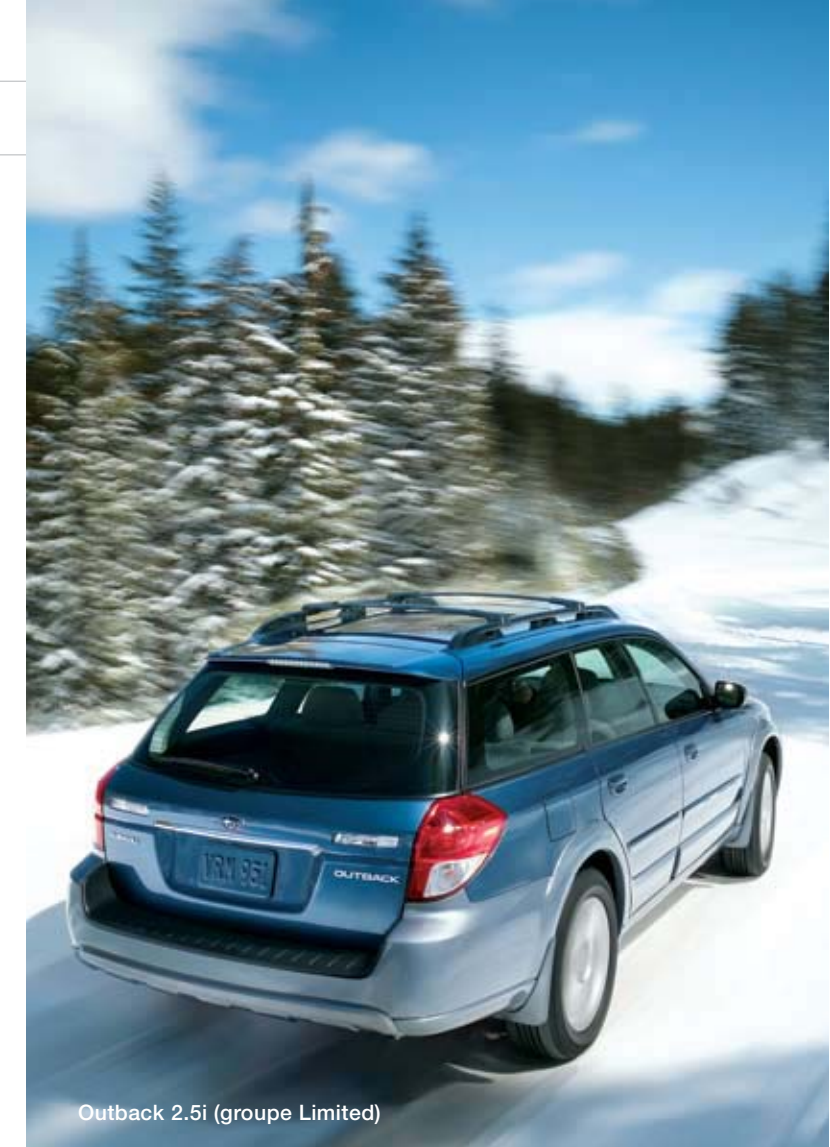
Outback 3.0R (groupe Optimum)

sellerie en cuir et chaîne audio de luxe avec système d'acoustique optimisée SRS WOW^{MC}.

On choisira sans difficulté le modèle Outback 2.5XT avec moteur turbo : cette machine haute performance offre tellement de caractéristiques de série que les groupes d'options seraient superflus. Elle offre notamment des sièges avant sport chauffants à réglages électriques, un contrôle de la température automatique à deux zones, des longerons surélevés pour la galerie de toit avec barres transversales verrouillables, ainsi qu'une sellerie en cuir perforé. Côté ingénierie, la 2.5XT se voit également pourvue du VTD (sur 5EAT SS seulement) et du VDC.

La dernière mais non la moindre, la Outback 3.0R à six cylindres possède également de généreuses caractéristiques de série. Cependant, l'ajout du groupe Optimum confère à cette familiale sport utilitaire robuste une authentique touche de luxe. Cette version est livrée avec des haut-parleurs de qualité supérieure, un toit ouvrant vitré électrique, une sellerie en cuir, des sièges avant à réglages électriques avec support lombaire de même qu'un système de navigation GPS basé sur DVD avec écran tactile.

Avec un éventail d'améliorations notables, une longue liste de caractéristiques de série et une réputation bien méritée de performance robuste, jamais la Subaru Outback 2008 n'a été aussi pertinente sur le marché. À la différence de ses concurrentes, la Outback est l'une des rares à pouvoir se réclamer du titre de véritable « véhicule utilitaire sport » et à tenir promesse. ➔



Outback 2.5i (groupe Limited)

APERÇU DES AMÉLIORATIONS À LA LEGACY 2008

- Traction intégrale symétrique à prise constante livrée de série
- Choix d'un moteur atmosphérique à 4 cylindres ou d'un moteur turbo à 4 cylindres
- Système de gestion moteur SI-DRIVE et boîte manuelle 6MT livrables
- Jantes en alliage de série. Toit ouvrant, système de navigation et fonctions audio évoluées livrables.
- Contrôle de la dynamique du véhicule livrable
- Sièges en cuir perforé et sièges sport livrables

APERÇU DES AMÉLIORATIONS À LA OUTBACK 2008

- Traction intégrale symétrique à prise constante livrée de série
- Choix d'un moteur atmosphérique à 4 cylindres ou 6 cylindres, ou d'un moteur turbo à 4 cylindres
- Contrôle de la dynamique du véhicule livrable
- Longerons de toit livrés de série. Barres transversales et plateau de coffre livrables
- Sièges avant chauffants, toit ouvrant et système de navigation livrables



le chat est sorti du sac

La nouvelle Impreza est maintenant en ville

La voilà, la voiture que les passionnés de conduite attendaient : la Subaru Impreza 2008. Ils ont passé des heures incalculables à chercher des photos espionnes. Ils ont affiché d'innombrables messages sur les forums automobiles. Ils ont fait des suppositions étudiées, ont répandu des rumeurs, ont dit de gros mensonges. Mais tout cela ne veut rien dire aujourd'hui – parce que la prochaine génération d'une véritable légende de conduite nous a finalement été présentée.

Laissez tomber Internet, annulez tous vos rendez-vous, éteignez votre cellulaire et préparez-vous à donner un tout nouveau sens au mot « bonheur ».

Grand changement, à l'intérieur comme l'extérieur

Lors de la création de la nouvelle Impreza, l'équipe de conception de Subaru a pesé avec soin la question de l'évolution et de la révolution – avant de pencher nettement en faveur de la révolution. Un simple coup d'œil à l'Impreza quatre et cinq portes révèle une silhouette puissante et novatrice.

L'Impreza cinq portes est la plus sportive : conçue pour les rues du Japon et pour toute route qui ne présente ne serait-ce que l'ombre d'une courbe. La ligne de toit épurée se profile avec élégance jusqu'au déflecteur arrière aérodynamique. À l'arrière, le porte-à-faux est tronqué et remonte légèrement, donnant à l'Impreza un air agile sans équivoque. La large calandre à motif d'ailes affirme la personnalité dynamique et polyvalente du bolide. Finalement, une jupe avant au look racé renforce l'allure sportive du véhicule.

L'Impreza quatre portes adopte un style plus raffiné. Exclusive au marché nord-américain, cette Impreza partage la même jupe avant prononcée, la grande calandre et les phares percutants. La différence principale entre les deux modèles est à l'évidence la présence d'un coffre, mais l'ADN de l'Impreza demeure le même – à savoir la qualité de l'ingénierie et la légendaire fiabilité des japonaises – peu importe le style de carrosserie.

L'intérieur de l'Impreza 2008 fait aussi peu neuve pour offrir une polyvalence et une valeur accrues. L'empattement agrandi ménage plus d'espace intérieur, plus précisément un dégagement accru aux jambes, à la tête et aux épaules. Le coffre de l'Impreza quatre portes et l'aire de chargement de l'Impreza cinq portes sont également plus grands et facilement accessibles grâce à la banquette divisée 60/40 se rabattant à plat.

L'environnement de conduite a aussi été modifié : le grand tableau de bord se partage maintenant en deux sections et les commandes sont à portée de main. Les matériaux utilisés pour l'intérieur sont de qualité supérieure, plus stylisés et de qualité tactile accrue. À l'évidence, les concepteurs de l'Impreza n'ont rien laissé au hasard.

Efficacité accrue et puissance de sortie mieux pensée

De prime abord, on pourrait croire que les deux motorisations de l'Impreza 2008 sont celles de la cuvée précédente. En y regardant de plus près, on constate rapidement que les deux moteurs BOXER SUBARU (atmosphérique

de 2,5 litres à 4 cylindres et turbocompressé de 2,5 litres à 4 cylindres) sont maintenant plus écologiques et plus perfectionnés.

La version atmosphérique, qui propulse l'Impreza 2.5i, génère un meilleur couple à bas et à moyen régime grâce au système intelligent d'ouverture variable des soupapes. Ce système utilise des poussoirs de soupapes en deux parties qui fonctionnent séparément à bas régime et solidairement à haut régime. Il produit non seulement un couple amélioré mais aussi une puissance accrue à haut régime, une meilleure économie d'essence et moins d'émissions. Il produit 170 ch de puissance et 170 lb-pi de couple, ce qui devrait satisfaire et motiver le passionné de conduite en vous.

La version turbo, comme sur l'Impreza WRX, bénéficie du contrôle actif des soupapes. Ce système régule le calage de distribution des soupapes d'admission à toutes les plages de régime pour assurer une performance optimale, une économie d'essence exceptionnelle et de faibles émissions, sans égard aux conditions de conduite. Avec ses 224 ch de puissance et ses 226 lb-pi de couple, ce moteur turbo plaira à tous les amateurs de vitesse.

La pédale au plancher

Lorsqu'il s'agit de puissance, l'autre changement notable sur la nouvelle Impreza est la transmission automatique à contrôle électronique direct à quatre rapports SPORTSHIFT^{MC} (4EAT SS) en option. Cette transmission maintient une répartition du couple avant/arrière de 60/40 dans les conditions de conduite dites normales, assurant une maniabilité contrôlée et prévisible.

Lors d'accélération brusques, la transmission modifie automatiquement la répartition du couple à 50/50 pour un maximum de traction et de stabilité. Le dispositif SPORTSHIFT^{MC} permet de passer manuellement les vitesses, et procure une expérience de conduite sportive encore plus exaltante. Le 4EAT SS est offert en option sur les Impreza 2.5i et WRX.

Les deux versions d'Impreza sont dotées de série d'une boîte manuelle à cinq rapports, aux passages fluides. Avec cette transmission, le système AWD maintient une répartition constante du couple avant/arrière de 50/50 pour accroître en tout temps la stabilité, l'adhérence, la sécurité et l'agrément. Cette boîte se caractérise par des passages de vitesse rapprochés, qui plairont au conducteur grâce aux changements de vitesse rapides, précis et progressifs.

Maniabilité, contrôle et sécurité inspirés

Comme il a été mentionné plus tôt, la nouvelle Impreza est maintenant plus imposante – et plus puissante. L'empattement plus long a non seulement permis d'accroître le volume intérieur, il a permis d'améliorer la dynamique de conduite et de réduire

le bruit causé par les vibrations et la rudesse du roulement.

La plateforme plus grande est plus rigide, grâce à l'ajout d'acier à haute résistance aux points structurels clés. Ces améliorations résultent en une maniabilité plus efficace et une meilleure résistance aux impacts, qui était déjà des points forts sur les modèles précédents.

Ce châssis plus résistant a aussi permis aux ingénieurs d'optimiser la suspension, donnant lieu à un confort et à une maniabilité sans précédent. Les bienfaits de la nouvelle suspension arrière à double triangulation sont multiples : raffinement de roulement accru, diminution du bruit, habitacle plus silencieux et, en prime, augmentation du volume de chargement à l'arrière.

Pour compléter le tableau, le moteur BOXER SUBARU est placé plus bas dans le châssis, ce qui a permis d'abaisser davantage le centre de gravité et, encore une fois, d'améliorer la maniabilité.

La Subaru Impreza 2008 se décline en trois modèles : la 2.5i, la 2.5i (avec groupe Sport) et la WRX. La 2.5i, modèle de base (qui n'a de basique que le nom) offre un généreux équipement de série, dont des jantes de 16 po, des fixations de barres transversales intégrées au toit et des freins ABS à 4 capteurs et 4 circuits avec distribution électronique de la force de freinage (EBD).

Question sécurité, la 2.5i est livrée de série avec deux coussins gonflables frontaux, deux coussins gonflables latéraux avant, des rideaux gonflables latéraux et des appuie-tête actifs aux sièges avant.

À l'intérieur, la 2.5i saura épater la galerie : ordinateur de bord avec affichage de la température extérieure, indicateur d'économie d'essence moyenne, aire de rangement éclairée, chaîne audio explosive (précâblée pour radio satellite, compatible aux formats MP3 et pourvue de la fonction de volume asservi à la vitesse) et banquette arrière divisée 60/40, rabattable à plat.

L'Impreza 2.5i (avec groupe Sport) en rajoute encore : contrôle de la dynamique du véhicule, jantes en alliage de 16 po, diffuseur arrière aérodynamique sous la carrosserie et moulures latérales aérodynamiques à effets de sol (modèles cinq portes).

Dans l'habitacle, la 2.5i (avec groupe Sport) reçoit un levier de vitesse gainé de cuir, un volant gainé de cuir avec commandes audio intégrées, et un système audio de luxe à 6 CD avec entrée audio auxiliaire, doté de la fonction



Impreza WRX



Impreza WRX 5 portes



Impreza 2.5i 5 portes (avec groupe Sport)



Impreza 2.5i 5 portes

ambiophonique Circle Surround qui produit un son net et clair, accentue les basses et procure une expérience stéréophonique sans égal.

La dernière, mais non la moindre : l'Impreza WRX, armée de son puissant moteur turbocompressé de 224 ch. En outre, la WRX arbore des caractéristiques de performance à faire rougir d'envie, notamment des freins à disques ventilés plus grands à l'avant, l'assistance au freinage d'urgence, le contrôle de la dynamique du véhicule (VDC), un diffuseur arrière aérodynamique sous la carrosserie (cinq portes seulement) et des jantes en alliage de 17 po.

La silhouette déjà puissante de l'Impreza se démarque encore plus dans la version WRX avec des moulures latérales aérodynamiques à effets de sol et un déflecteur à profil bas (modèle quatre portes). L'impact visuel est à tout le moins agressif.

La WRX ne sacrifie pourtant pas le confort au profit de la performance. La richesse de l'habitacle se manifeste par des matériaux de qualité supérieure et des caractéristiques bien pensées, comme les sièges avant chauffants de type

rallye, le volant télescopique et le récepteur de radio SIRIUS® installé en usine (abonnement requis).

De nouveaux chapitres à une histoire déjà prestigieuse

La Subaru Impreza a fait ses débuts en 1993 et, année après année, sa popularité a connu une hausse vertigineuse. Portée par les exploits impressionnants de l'équipe de rallyes mondiaux Subaru, l'Impreza fait vibrer la corde sensible des passionnés de conduite.

Avec le lancement de cette troisième génération d'Impreza, nous instaurons de nouvelles normes en matière de performance et de valeur. Des moteurs plus efficaces et plus écologiques. Un système de suspension entièrement revu. Un châssis plus résistant et plus léger. Un intérieur plus raffiné et plus spacieux. Et un nouveau style accrocheur qui laissera pantois. Pour couronner le tout, l'Impreza 2008 propose encore plus de valeur que jamais. Plus, pour moins : voilà une formule gagnante.

La Subaru Impreza 2008 : La légende se poursuit. ✦

joyeux anniversaire

Célébrez la Forester grâce à cette édition anniversaire

Dernièrement, Subaru a fêté plusieurs événements importants, à commencer par le 40^e anniversaire de la création du moteur BOXER SUBARU l'an dernier. Cette année, nous fêtons les 35 ans de la traction intégrale symétrique et les 10 ans de l'arrivée de la Subaru Forester au Canada.

Pour souligner l'occasion, une édition anniversaire de la Subaru Forester est maintenant en vente partout au pays. Cette version spéciale de la Forester 2.5X est dotée des caractéristiques suivantes : écusson « Anniversary Edition », bavettes garde-boue, sièges avant chauffants, jantes en alliage d'aluminium de 16 pouces, cache-bagages rétractable, plateau de rangement et très grand toit ouvrant vitré électrique.

La Forester 2.5X connaît une grande popularité au Canada parce qu'elle répond si bien aux attentes des amateurs de VUS, avec la capacité passe-partout de sa traction intégrale, son habitacle polyvalent offrant beaucoup d'espace utilisable, son excellente visibilité et ses superbes caractéristiques de sécurité active et passive.

Propulsée par un moteur BOXER SUBARU atmosphérique de 2,5 litres, la Forester 2.5X procure plus que sa part d'agrément au volant, en plus d'une économie d'essence et des normes d'émissions supérieures.

Pour 2008, ce moteur a subi certaines améliorations clés sur le plan écologique, par exemple l'ajout d'un système de commande des gaz électronique (ETC) qui accroît grandement le couple du moteur, la maniabilité et l'économie d'essence.

Une autre technologie verte est son système intelligent d'ouverture variable des soupapes, qui ajuste automatiquement les culbuteurs à haut régime pour permettre une plus grande admission d'air. Cela produit une plus grande puissance et des accélérations plus vives, qui s'avèrent fort utiles dans les manœuvres de dépassement ou d'engagement sur l'autoroute tout en réduisant la consommation d'essence et le niveau général des émissions.

Une version anniversaire d'une Subaru Forester améliorée? Voilà un VUS qui intègre bien la notion de valeur ajoutée! Pour de plus amples détails sur les prix et la disponibilité de cette Subaru Forester édition anniversaire, communiquez avec le concessionnaire Subaru de votre secteur. ✦

CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉDITION ANNIVERSAIRE:

- Roues en alliage d'aluminium de 16 po
- Grand toit ouvrant vitré électrique coulissant
- Bavettes garde-boue
- Écussons « Anniversary Edition »
- Sièges avant chauffants
- Cache-bagages rétractable et plateau de rangement/tapis protecteur

pour vous...

La gamme d'accessoires d'origine Subaru vous permet de personnaliser votre Impreza. Qu'il s'agisse d'accessoires visant à améliorer le style, la performance ou la commodité, votre concessionnaire Subaru a exactement ce qu'il vous faut...

Droite : Les accessoires visibles de l'Impreza 2.5i quatre portes (avec groupe Sport) comprennent : calandre grillagée (avec garnitures couleur caisse), déflecteur arrière à profil bas, moulures avant et latérales aérodynamiques à effets de sol.

Ci-dessous, de gauche à droite : porte-vélos monté sur le toit et barres transversales verrouillables, porte-skis/planche à neige et barres transversales verrouillables, calandre grillagée (avec garnitures couleur caisse), déflecteur arrière à profil bas (modèle 4 portes seulement) et antibrouillards.



Forester Édition anniversaire



targa terre-neuve : la ligne intérieure

Le rallye sur le « rocher » : sensations fortes assurées.

Surnommé « L'aventure de sports motorisés nord-américaine par excellence », le rallye sur route Targa Terre-Neuve, d'une durée d'une semaine, est le premier événement de sports motorisés non professionnel en importance sur le continent. Le concept est inspiré du Targa Florio, une course qui se déroule sur des routes publiques fermées en Sicile, dont les origines remontent aux années 1950.

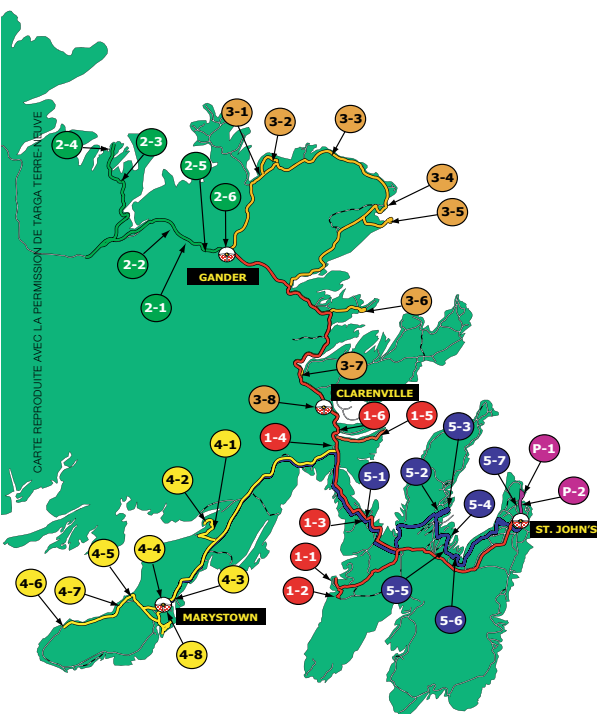
Entamant bientôt sa sixième année, le Targa Terre-Neuve compte une journée de pratique, cinq jours de compétition et 24 heures de célébrations post-événement. Le rallye commence et prend fin à St. John's et consiste en près de 2200 kilomètres de conduite dans l'Est et le Centre de la province. De ce nombre, 500 km sont des étapes « Targa » – des courses compétitives contre la montre tenues sur routes fermées. Dans les portions non compétitives ou « de transition », tous les compétiteurs doivent respecter le code de la route, y compris les limites de vitesse affichées.

À l'instar des autres rallyes, les équipes (formées d'un pilote et d'un copilote/navigateur) se voient remettre des cahiers de route où figurent les indications pour les étapes de transition et les étapes Targa. Tandis que le pilote essaie d'aller aussi vite que possible sur des routes inconnues, le copilote lui indique les virages à l'avance, tout en veillant à suivre la bonne direction.

Le Targa Terre-Neuve compte deux catégories de compétition séparées : la compétition Grand Touring et la compétition Targa.

La compétition Grand Touring est un rallye de temps, de vitesse et de distance (TSD) dans lequel les équipes doivent compléter les étapes Targa dans un temps donné. Des pénalités sont données aux équipes qui arrivent en avance ou en retard, soit à la ligne d'arrivée ou aux points de contrôle secrets le long du parcours. Par conséquent, cette compétition récompense la précision du chronométrage et de la conduite.

Bien que la compétition Grand Touring soit décrite comme la chance de « faire l'expérience de toutes les merveilles de Targa Terre-Neuve à un rythme plus tranquille », elle n'est pas si tranquille que ça. À plusieurs endroits pendant la course, les équipes doivent conduire très rapidement pour obtenir une bonne place dans les classements finaux. Les compétiteurs de cette compétition doivent respecter une limite de vitesse de 140 km/h pendant les étapes Targa.



La carte routière Targa Terre-Neuve 2007 marque chaque étape de la course. Chaque couleur représente une journée différente.

De son côté, la compétition Targa est un événement de sports motorisés à part entière pour des véhicules spécialement préparés qui vont aussi rapidement que possible pendant les étapes Targa – à condition de ne jamais excéder la limite de vitesse réglementaire de 200 km/h.

Même s'il peut sembler contradictoire qu'un événement de sports motorisés comporte des limites de vitesse, la plupart des étapes Targa ont lieu dans des villes côtières dont la limite de vitesse affichée est de 30 km/h. Les routes de ces villes peuvent être mauvaises et comportent souvent d'immenses obstacles, et sont parfois même bordées de maisons!

Par le passé, les compétiteurs ont percuté des clôtures, des poteaux de téléphone et des ponts, sans se blesser gravement. En 2006, une équipe a même eu la malchance de plonger dans l'océan Atlantique! Heureusement, le pilote et le copilote ont pu regagner la rive sans difficulté, un peu trempés certes, mais en pleine forme.



PHOTO: CATHY COLE



Legacy 2.5GT berline 2005

Catégorie : Grand Touring, 3^e place

Pilote : Mark Hacking

Co-pilote : Lawrence Hacking



PHOTO: CATHY COLE



Impreza WRX STI 2006

Catégorie : Targa, division Ouverte

Pilote : Patrick Richard

Co-pilote : Clarke Paynter

La compétition Targa comprend trois divisions : Classique (toutes les voitures construites jusqu'en 1981), Moderne (de 1982 à ce jour) et Ouverte (toutes les voitures à ce jour). Dans la division Ouverte, comme son nom l'indique, tout est permis, ce qui signifie que le nombre de modifications est illimité. Tous les véhicules du Targa doivent être dotés d'une cage de retournement complète et d'autres équipements de sécurité.

Dans le cadre de cette compétition, les équipes doivent respecter des temps cibles pour compléter les étapes compétitives, et ceux qui ne réussissent pas à atteindre la cible accumulent du temps de pénalité. Les équipes qui accumulent le moins de temps de pénalité gagnent alors dans leurs divisions respectives. Il y a également une équipe gagnante au classement général; il s'agit de l'équipe qui a accumulé le moins de temps de pénalité de tous les compétiteurs toutes divisions confondues.

Subaru Canada Inc. (SCI) ayant un passé riche en victoires de rallye, ce n'était qu'une question de temps avant qu'elle ne manifeste sa présence au Targa Terre-Neuve. L'équipe a participé pour la première fois en 2003, les frères John et Clarke Paynter conduisant une Subaru WRX familiale 2002; le succès a immédiatement suivi. Les Paynter ont été l'équipe la plus rapide sur le « Rocher » cette année-là, en 2004 et encore en 2005.

L'an dernier, un malaise à l'estomac juste avant le début de la course a forcé John à demeurer à l'écart. L'équipe a donc fait appel à l'ancien champion de rallyes du Canada et de l'Amérique du Nord Patrick Richard pour faire équipe avec Clarke Paynter à bord de la Subaru WRX STI 2006. Malheureusement, des ennuis de moteur ont obligé l'équipe à s'arrêter lors du premier jour et ont réduit à néant la perspective d'une victoire dans la division Ouverte. Cette déception n'a pas pour autant freiné l'ardeur de l'équipe de mécanique, qui a travaillé toute la nuit pour remettre la voiture sur la route. Leur récompense a été une médaille pour avoir terminé la course et une démonstration extraordinaire de conduite de rallye devant des milliers d'amateurs.

Et comme toujours, la célèbre équipe primée de mécaniciens Subaru se mettra au service des concurrents du Targa en difficulté, en plus de distribuer des affiches et des petits cadeaux aux milliers d'admirateurs.

« Bien entendu, nous avons assisté à notre premier Targa dans le but de présenter nos produits, et il n'y avait que deux Subaru sur le terrain à l'époque », a indiqué Brian Hyland, directeur de la distribution et des commandes chez SCI, après l'annonce. « Lors de nos troisième, quatrième et cinquième années de participation, de plus en plus de Subaru ont été inscrites. Comme nous le faisons lors d'autres événements, nous essayons d'aider les participants Subaru – et parfois les participants d'autres marques. Nous sommes fiers du professionnalisme et du soutien que notre équipe fournit aux conducteurs Subaru et à l'événement dans son ensemble ».

Targa Terre-Neuve est un événement important pour les constructeurs, puisqu'il leur fournit de la visibilité et que les conditions de conduite se rapprochent des conditions auxquelles sont exposés les Canadiens. En plus de routes difficiles, les véhicules doivent affronter des conditions météorologiques exigeantes, qui mettent à l'épreuve leurs véritables capacités. L'an dernier, l'ouragan qui a frappé lors du troisième jour a rendu la compétition très intéressante, c'est le moins que l'on puisse dire! Étant donné tous ces facteurs, un véhicule gagnant doit être extrêmement robuste, fiable et rapide – et c'est encore mieux s'il est doté de l'adhérence et du contrôle offerts par la traction intégrale symétrique à prise constante de Subaru!

Pour de plus amples détails concernant ce rallye unique – et pour suivre les progrès de toutes les équipes roulant en Subaru – visitez le www.targanewfoundland.com du 8 au 15 septembre 2007. Pour obtenir une mise à jour sur les autres rallyes tenus d'un océan à l'autre, rendez-vous au www.carsrally.ca ✦

La voie de Sowerby : création d'une aventure routière



Passionné de la conduite? L'idée de prendre la route en compagnie de quelques amis et de partir à l'aventure vous intéresse? Faites connaissance avec Garry Sowerby, aventurier, extraordinaire passionné de conduite automobile et votre homme si vous avez soif d'aventure...

Autour du monde en (moins de) 80 jours...

L'amour de Garry pour la grand-route se manifesta d'abord en septembre 1980 sous la forme d'un trajet record autour du monde de 43 031 km en 74 jours. Cet exploit valut à Garry rien de moins que la page couverture du *Livre Guinness des records*, car Garry et son coéquipier, Ken Langley, venaient de battre le record précédent de 104 jours!

Comme on peut facilement l'imaginer, l'émotion ressentie à établir une nouvelle marque mondiale est quasi insignifiante comparée aux souvenirs incroyables qu'on en conserve! Le périple s'amorça au pied de la Tour du CN à Toronto. Les employés de la Tour avaient gracieusement offert à Garry et Ken des répliques miniatures de la Tour pour qu'ils



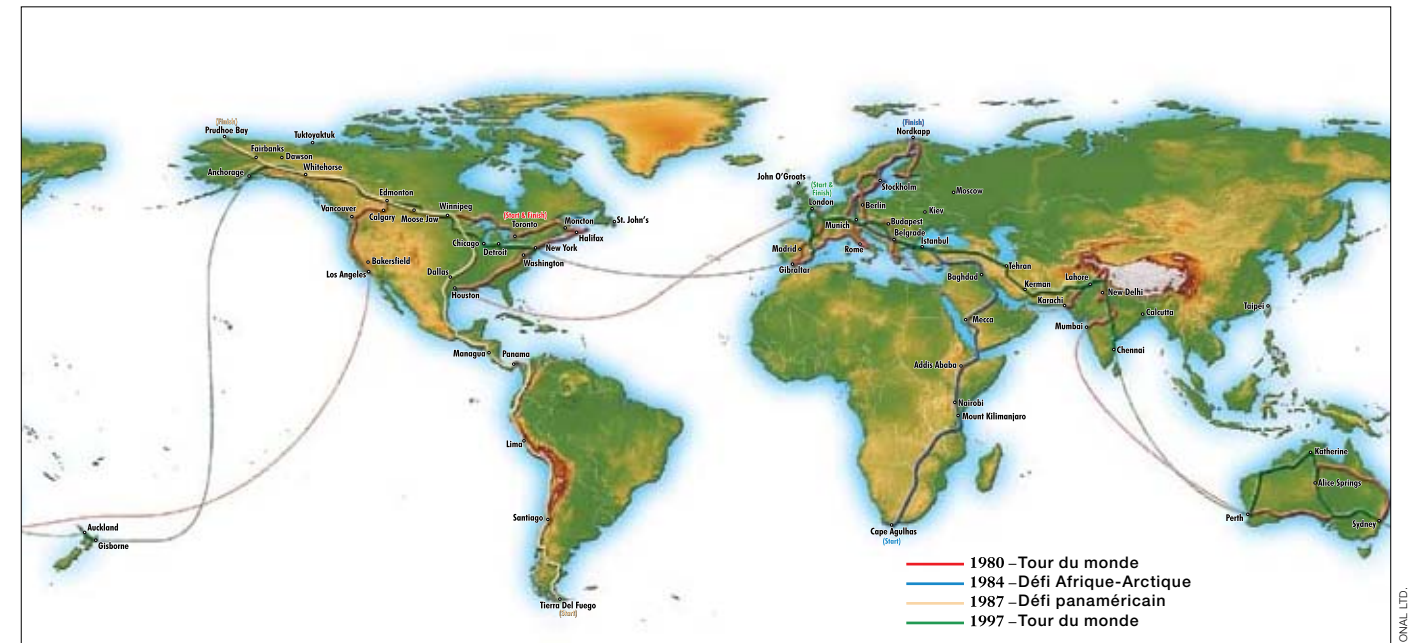
Garry Sowerby lors d'une conférence de presse.

en fassent cadeau aux personnes chères qu'ils rencontreraient en chemin.

À Jabalpur, en Inde, Garry et Ken logèrent à l'hôtel Jackson et eurent la chance de rencontrer M. et Mme Jackson. Ils pensèrent tant de bien d'eux qu'ils se dirent que ces derniers méritaient bien une Tour!

Le moins que l'on puisse dire, c'est que la réaction des Jackson fut toute une surprise.

« Lorsque j'offris la réplique de la Tour du CN aux Jackson, ils furent très excités et coururent littéralement vers leur bibliothèque », se souvient Garry. À l'intérieur, des centaines de livres tapissaient les murs. D'épais tapis recouvraient le sol et tout au fond de la pièce, sur le manteau d'un foyer en pierre, trônaient les précieux objets de famille. « M. Jackson nous regarda et sourit en disposant le présent sur le manteau, à côté d'une autre Tour identique en tous points! »



Les périples automobiles de Garry l'ont mené aux quatre coins de la planète. À gauche : Suspense à une guérite de sécurité en Éthiopie. À droite : Circulant à travers les pousse-pousse à Bombay.

Les années se suivent, les records s'accumulent...

Le duo ne se reposa pas longtemps sur ses lauriers et, en 1984, sauta une fois de plus dans sa voiture pour établir une nouvelle marque mondiale en parcourant à une vitesse record le trajet entre le Cap des Aiguilles, en Afrique du Sud et l'extrémité septentrionale de l'Europe, le cap Nord, en Norvège. Cette balade d'une durée de 28 jours et demi, s'étendant sur 21 167 km leur valut non seulement une autre entrée au célèbre Livre des records, mais ils se méritèrent également un véhicule criblé de neuf trous de balle lors d'une embuscade au Kenya ainsi qu'une profusion de souvenirs poignants de la guerre Iran-Iraq.

Avant la fin du millénaire, Garry avait réussi à fracasser deux autres records mondiaux de conduite automobile, soit celui du Trajet le plus rapide d'un bout à l'autre des Amériques en 1987, et celui du Voyage autour du globe en voiture, en 1997. Il est étonnant que Garry soit sorti de ces prouesses records relativement sain et sauf.

Sur la voie de la réalité

Alors, après avoir établi des records mondiaux et roulé dans des endroits exotiques partout sur la planète, comment revenir à un emploi de bureau de

9 heures à 17 heures? Pour Garry, impossible! Il faut plutôt trouver une façon de gagner sa vie en conduisant. Garry a trouvé l'équilibre parfait – découvrir le monde en empruntant de fantastiques routes, loger dans ce qu'il y a de mieux et de plus singulier et savourer des mets succulents en compagnie de sa superbe épouse, Lisa.

Lorsque Garry n'est pas en train d'établir des records mondiaux, il gagne sa vie en organisant d'incroyables forfaits de vacances en voiture, souvent dans des endroits exotiques, ainsi qu'en élaborant des aventures que les constructeurs automobiles organisent pour les journalistes. Au cours des 29 dernières années, Garry a conçu plus de 75 événements de conduite automobile.

Au nombre de ces voyages pour les journalistes, ceux entrepris pour le compte de Subaru, figurent parmi les plus mémorables. Dans l'un de ces périples, les journalistes se retrouvèrent suspendus à des falaises aussi hautes qu'un édifice de 30 étages, conduisirent jusqu'au pied du barrage Hoover, descendirent en rafting le magnifique fleuve Colorado. Après avoir rejoint des yachts à moteur, ils filèrent vers de luxueuses caravanes flottantes amarrées à une plage lointaine, pilotèrent leur armada de caravanes vers le

Lac Mohave et firent la course en kayak. Après une magnifique balade vers la Réserve nationale Mojave, ils marchèrent jusqu'au Hole-in-the-Wall, se baladèrent dans les rues désertes de la ville fantôme de Randsburg, descendirent 4 000 pieds de la chaîne méridionale de la Sierra Nevada à califourchon sur des vélos tout-terrain, roulèrent à travers des champs de pétrole et des plantations de coton de la fertile Vallée de San Joaquin et prirent des leçons de surf dans la Baie Morro.

En tout, ce groupe d'aventuriers nouvellement couronnés dut affronter sept défis physiques dans 23 sites et sur quelque 1 300 km de route, le tout en 55 heures. (Et vous, qu'avez-vous fait hier?) Garry et Lisa nécessitèrent plus de trois semaines pour organiser cette aventure, conduisant plus de 8 000 km sur les routes de campagne du sud de la Californie et visitant 160 hôtels, restaurants et sites touristiques.

Prêt à relever le défi?

Ces formidables aventures élaborées par Garry et Lisa ne sont pas strictement réservées aux journalistes. Fiers de leurs 29 années à voyager par monts (et par vaux) dans le monde entier, ce duo n'aime rien de mieux que de concevoir pour des groupes d'amis des voyages qui resteront à jamais gravés dans leur mémoire. Que ce soit un horaire préétabli, comme l'aventure Subaru, ou un « Défi vacances » durant lequel vous êtes en compétition avec vos amis pour gagner des prix allant de « Meilleures vacances » à « Perdus? La meilleure histoire », vous pouvez être assuré que n'importe quelle excursion avec Garry et Lisa sera mémorable.

Lors d'un récent Défi vacances, les équipes ont voyagé durant 16 jours à travers les É.-U., de Détroit à Los Angeles. Une équipe composée de Kongar Oll, un célèbre interprète de chant guttural de Touva (ce genre d'histoires ne s'invente pas!), et de sa femme Unda, s'est perdue dans le Dakota du Nord et a dû s'arrêter dans une station de police pour demander des indications. Kongar a essayé du mieux qu'il a pu de communiquer dans son anglais très limité, mais il a seulement réussi à faire douter les policiers qu'il était un comique en train de se payer leur tête! Ce n'est qu'après que Kongar leur ait donné un concert, qu'ils crurent que le métier d'interprète de chant guttural existait vraiment et que le titulaire de ce talent, en visite de Touva, pouvait vraiment être perdu dans le Dakota du Nord.

Lors de ce voyage, la diversité des aventures expérimentées par chaque équipe sur un même circuit surprit agréablement Garry. « Une équipe de la Réunion (dans l'océan Indien, entre l'Inde et le Kenya)



PHOTOS : AVEC LA PERMISSION DE ODYSSEY INTERNATIONAL LTD.

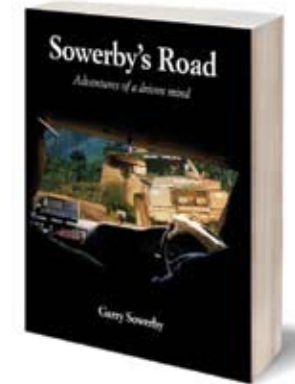


En haut à gauche : Subaru sur la piste de Talladega. En bas à gauche : Lequel d'entre eux est interprète de chant guttural? En haut à droite : Escalade du Red Rocks Canyon au Nevada

était résolue à faire autant de choses qu'il leur était humainement possible de faire au cours de chaque section du Défi vacances », mentionne Garry. « Ils étaient le parfait exemple de l'équipe qui mise sur la quantité plutôt que sur la qualité! » Une autre équipe de l'Inde s'intéressait davantage à jouir d'expériences merveilleuses et mémorables en visitant des musées et d'importants points d'intérêt historiques chemin faisant. « Bien sûr, ils avaient également un ordre du jour secret : trouver le plus de « choses géantes », comme des enseignes de hamburgers géants ou d'immenses répliques d'oiseaux, chemin faisant », se souvient Garry. « C'était tellement drôle d'entendre les équipes de la Réunion et de l'Inde comparer leurs expériences lorsque nous nous sommes tous rencontrés pour souper en chemin. Je ne me souviens pas d'y avoir noté aucune similitude! »

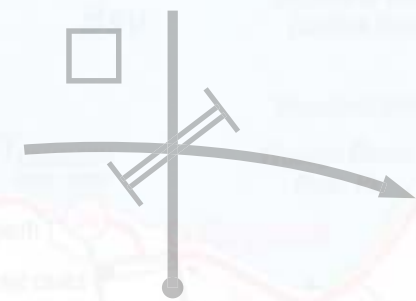
La liste des invités de Garry et Lisa comporte parfois des personnages aussi exotiques que leurs aventures. Parmi leurs vacanciers les plus inoubliables, notons un restaurateur de palais turc, un magnat canadien de fournitures de jeux de billard et un pilote de course mexicain, sans oublier le chiropraticien français, l'enseignant guatémaltèque et le designer de mode israélien!

William Shakespeare dit un jour : « Il en est qui naissent grands, d'autres qui conquièrent les grandeurs, et d'autres à qui elles s'imposent ». Garry Sowerby a succombé à l'amour des grandeurs au volant de sa voiture. Il connaît le bonheur parfait lorsqu'il file le long d'une route, peu importe où elle le conduit, en espérant que les quelques centaines de kilomètres qu'il parcourt lui fassent connaître les merveilleuses aventures que lui réserve la vie. « Encore mieux si ces aventures ne finissent pas par un appel à mon agent d'assurances ou une garantie contre rémunération, » souligne Garry. Si vous voulez aussi faire l'expérience des merveilles de la grande route, une aventure à la fois, visitez le site de Garry à www.adventuredrive.ca. Vous pourrez entre autres vous offrir un exemplaire de son livre, *Sowerby's Road*, très divertissant et idéal pour voyager, si ce n'est qu'à travers la lecture. ✦



à vous de jouer

Organisez un rallye d'aventure pour vos amis et votre famille!



Les récits d'aventure de Garry Sowerby vous donnent envie d'organiser ce genre d'aventure routière? Les rallyes sont une excellente façon de profiter d'un beau samedi après-midi et si votre organisation est impeccable, vos amis pourraient vous porter un toast bien mérité!

Il existe d'innombrables façons d'organiser un rallye, mais elles ont toutes des points communs : compter au moins deux personnes par voiture, un conducteur et un navigateur, décaler les départs des équipes et régler leur odomètre journalier à zéro avant de partir. (Dans un rallye officiel, les odomètres sont étalonnés mais pour les amateurs que nous sommes, cette procédure ternirait le plaisir!)

Lorsque vous planifiez votre aventure, n'oubliez pas que le monde regorge d'endroits formidables et de personnes extraordinaires. Servez-vous de votre événement pour vous évader, voir différentes choses et rencontrer des gens. « Organisez quelque chose que vous aimez faire », conseille Garry. « Si les avions télécommandés fascinent votre groupe, prévoyez des arrêts dans des boutiques spécialisées et planifiez une course d'avion à la toute fin. »

Presque tous les rallyes incluent une carte routière parsemée d'énigmes et d'indications codées, ainsi qu'un chemin pittoresque pour se rendre à destination. Lors du repérage sur la route, relevez les points d'intérêt et repères importants et utilisez-les pour créer des indications amusantes. Par exemple, si vous voulez que les équipes tournent à gauche à un Jean-Coutu, vous pourriez écrire : « Celui qui a incarné le premier Survenant tourne à gauche pour y acheter ses cachets. » Dans une colonne en marge, indiquez les kilomètres parcourus à certains intervalles pour que les équipes sachent si elles sont sur la bonne voie.

On peut également définir la destination et laisser les participants trouver leur propre chemin et, autour d'un bon souper, comparer les notes et déterminer qui avait le meilleur et le pire itinéraire. On peut aussi chronométrer le rallye en fonction des limites de vitesse, comme dans les vrais rallyes. Pour ce faire, notez les limites de vitesse, respectez-les et chronométrez le temps nécessaire pour compléter les différents tronçons du parcours. On peut ensuite fixer des points de repère en cours de route pour ajouter ou déduire des points selon l'heure d'arrivée. (C'est toujours amusant d'observer le visage des copains qui ont le pied lourd lorsqu'ils se rendent compte que leur amour de la vitesse leur coûtera la course!)

Les rallyes reflètent l'originalité de la personne qui les conçoit. « Insérer des défis à votre aventure constitue une excellente façon de s'amuser tout en rendant votre événement mémorable », précise Garry. Les rallyes de chasse au trésor font l'unanimité auprès des familles et des groupes d'amis.

Le Canada présente certains des plus beaux paysages, à vous d'en profiter. Il suffit de chercher pour trouver des endroits intéressants, quasi inconnus, pour s'arrêter en chemin. Garry en a déniché une foule au fil des ans. À Harbour Grace (Terre-Neuve), par exemple, le terrain d'aviation se

situe au sommet d'une montagne surplombant la ville. La piste gazonnée fut construite en 1927 et servit de point de lancement pour la plupart des premiers vols transatlantiques, ainsi que de poste d'avitaillement pour les premiers vols autour du monde. À deux heures de route à l'est de Thunder Bay, le Red Rock Inn, superbement restauré, servit de quartiers des officiers pour l'un des anciens camps de prisonniers de la Deuxième Guerre mondiale. Pour que le Canada conserve sa beauté, pensez à compenser les émissions générées par votre rallye en réduisant ailleurs les émissions de gaz à effet de serre. Par exemple, vous pourriez compenser les émissions de carbone en plantant des arbres, un excellent moyen de maintenir la qualité de l'air. Visitez www.arbrescanada.ca pour vous savoir comment « Planter de l'air pur ».

Pour goûter au monde de Garry et créer une expérience routière inoubliable, l'Internet est l'endroit par excellence pour dénicher des idées. Il suffit de taper « organiser un rallye » dans votre moteur de recherche et de partir à l'aventure. ✦

**COUP D'ŒIL SUR LISA BENTLEY :**

Naissance : 28 novembre 1968
 Ville natale : Etobicoke, Ontario
 Taille : 5 pi 4 po
 Poids : 115 lbs.
 Études : Diplômée de University of Waterloo, 1992
 Bachelière en mathématiques et informatique
 Bachelière en éducation

Onze fois championne Ironman :
 Championne 2007 Ironman Canada
 Championne 2006 Ironman Australie
 Championne 2005 Ironman Allemagne
 Championne 2005 Ironman Australie
 Championne 2004 Ironman Canada
 Championne 2004 Ironman Australie

Championne 2003 Ironman Canada
 Championne 2003 Ironman Australie
 Championne 2002 Ironman Australie
 Championne 2001 Ironman Nouvelle-Zélande
 Championne 2000 Ironman Nouvelle-Zélande

Record personnel Ironman :
 9 heures 3 minutes, Ironman Australie

à fond de train

Ironman est un défi presque surhumain pour le corps et l'esprit. C'est ce défi qui incite l'athlète canadienne Lisa Bentley à repousser ses limites à chaque course Ironman. Sa carrière progresse sans cesse et suit un cycle, pour ainsi dire : atteindre des objectifs pour ensuite s'en fixer de nouveaux, connaître le succès, et en vouloir toujours plus. À ce jour, Lisa a remporté onze courses Ironman et s'est classée six fois dans les dix premiers des Championnats du monde Ironman. Pas mal pour une enfant qui s'était classée 104^e lors de sa première course en 7^e année! Son but ultime, cependant, est de gagner le Championnat du monde Ironman d'Hawaï. Subaru Canada est un des principaux commanditaires de Lisa Bentley, et un de ceux qui croient ardemment qu'elle réalisera son ultime but.

Lorsque l'on regarde un reportage télé sur Lisa Bentley en train de faire une course Ironman, on ne peut s'empêcher de se demander comment la personne arrive à tenir le coup. Un triathlon Ironman enchaîne une épreuve de natation de 3,8 km, une course à vélo de 180 km et une course à pied de 42,2 km – consécutivement! Il faut habituellement environ 9 ½ heures à Lisa pour terminer la course, et chacun des 226 km est un exercice de pure détermination.

Le concept de la course est né en 1978 à Hawaï lors d'un débat portant sur le type d'athlètes le plus en forme : les coureurs, les nageurs ou les cyclistes? Le commandant de la Marine John Collins et sa femme Judy ont eu l'idée d'une course qui allait régler la question. Ils ont proposé de combiner l'épreuve de natation Waikiki Roughwater Swim, d'une distance de 3,86 km, à la course de vélo Around-Oahu Bike Race de 180 km et au marathon d'Honolulu de 42 km afin de former une seule et gigantesque course. Le gagnant serait surnommé le « Ironman », l'homme de fer. Quinze hommes ont participé à la première édition de la course. Aujourd'hui, des dizaines de milliers de triathlètes essaient de se qualifier pour l'Ironman d'Hawaï chaque année, mais seulement 1700 y parviennent.

Lorsque l'on discute avec Lisa Bentley, on se rend vite compte à quel point le concept de la compétition Ironman est simple – entraînez-vous à fond et restez positif. Le côté physique de l'entraînement est facile (si on peut dire). Lorsqu'elle s'entraîne en vue du Ironman d'Hawaï, Lisa suit un programme ardu. Chaque semaine, elle fait cinq randonnées de vélo de cinq à sept heures chacune, quatre longues courses à pied de deux à trois heures, et nage près de six kilomètres environ cinq fois par semaine. Il faut ajouter à cela toutes sortes d'entraînements spécialisés comme le vélo rapide, la course en montagne ou la nage longue distance, et rajouter encore trois séances de physiothérapie et deux séances de massothérapie par semaine, ainsi que plusieurs visites chez son médecin de sport. Ses semaines sont donc bien remplies.

La victoire de l'esprit sur la matière (ou sur la douleur)

Lisa passe autant de temps à entraîner son corps que son esprit. Une brève conversation avec Lisa suffit à vous convaincre qu'elle pourrait conquérir le monde! Mais il n'en a pas toujours été ainsi. En 1997, après s'être entraînée sur de plus courtes distances, Lisa décida de passer aux distances Ironman. Elle rafla la 4^e position lors de son premier Ironman, ce qui suscita de grands espoirs dans son entourage.

Dans les faits, elle n'avait pas encore acquis la maturité mentale pour être une championne. « J'ai toujours eu la passion, mais appelons ça de la passion « sauvage », dit Lisa. Je croyais que si je voulais gagner, je n'avais qu'à m'entraîner toujours plus fort – je ne canalisais pas ma passion en stratégies mentales pour réussir. J'ai fini par être complètement vidée, malheureuse et fatiguée. J'en avais perdu toute passion. »

Lisa compare son expérience à celle de nombreuses personnes qui se sont lancées en affaires pour la première fois, dans un poste de vente par exemple. « Elles concluent leur première vente, puis leur deuxième, et elles pensent qu'elles font de l'excellent travail et que si elles travaillent toujours plus fort, elles vendront encore plus, explique-t-elle. Mais parfois, ce qui est important n'est pas de travailler plus fort, mais de travailler plus stratégiquement ».

Pour Lisa, cette prise de conscience a été le point de départ de son voyage vers l'excellence personnelle. Tout le monde peut courir pour gagner, mais un vrai champion court pour l'excellence personnelle. Lisa a appris à se fixer des objectifs et à courir une « course mentale ». Aujourd'hui, lorsqu'elle se prépare mentalement pour une course, Lisa se voit courir parfaitement. Elle fait la course dans sa tête et s'invente elle-même des imprévus afin d'y être préparée s'ils surviennent lors d'une vraie course. « C'est beaucoup plus facile de se préparer à l'éventualité que les choses tourneront mal lorsque ton pouls est à 50 que lorsqu'il a atteint 150 », fait remarquer Lisa.



« Ce sont peut-être tes jambes qui poussent sur les pédales du vélo, mais c'est ta tête qui te mène au sommet. »

La belle et la bête

La préparation mentale différencie les coureurs des champions. La course Ironman 70.3 de St. Croix (70.3 est la série des demi-Ironman) est souvent surnommée « La belle et la bête ». La belle partie est bien évidemment l'île de St. Croix. La bête, par contre, n'est pas si séduisante. Après 34 km de vélo, la Bête se dresse : une montée à pied de 183 mètres sur une portion d'autoroute de 1,12 km de long ayant une pente moyenne de 14 % et une pente maximale de 18 %. « La belle et la bête » est une des courses préférées de Lisa. « Lorsqu'on est sur cette monstrueuse montagne, il n'est pas question de se demander une seule seconde si on y arrivera – sinon, on n'y arrive pas, dit-elle. Cette montagne illustre parfaitement le côté mental de la course. Ce sont peut-être tes jambes qui poussent sur les pédales du vélo, mais c'est ta tête qui te mène au sommet ».

Lisa a une attitude positive presque inébranlable, ce qui la sert toujours bien – enfin, presque toujours! La plupart des coureurs vous diront qu'il est possible de courir dans l'inconfort, mais pas dans la douleur, puisque la douleur peut causer des dommages. Comme on peut très bien se l'imaginer, le corps d'un triathlète n'est que douleurs et courbatures, et il est parfois difficile de différencier un « inconfort » d'un problème. Pendant la course Ironman d'Hawaï en 2005, Lisa a ressenti une douleur au flanc, mais a continué la course. Après quelque 16 km, Lisa a été contrainte à abandonner, son corps tout entier la faisant tellement souffrir qu'il était difficile de déterminer où la « douleur au flanc » commençait et où elle se terminait. Sur les conseils de son mari et de ses entraîneurs, Lisa s'est donc rendue le lendemain à l'hôpital local pour subir un tomodensitogramme, dont le résultat a surpris tout le monde - Lisa avait presque terminé la course Ironman malgré un appendice perforé!

Tu ne peux pas me forcer à abandonner

Lisa adore les imprévus qui marquent les courses Ironman. « Il ne faut jamais céder au découragement, peu importe ce qui arrive, dit-elle. Si tu fais une crevaillon pendant l'épreuve de vélo, ne te décourage pas. Mets-toi au défi de changer le pneu aussi rapidement que possible et utilise ce temps pour penser à la façon de reprendre le temps perdu ».

« Au cours des 17 dernières années où j'ai couru des triathlons, je me suis tenue sur des centaines de lignes de départ, indique Lisa. Ce qui est bien sur ces lignes de départ, c'est que toutes les femmes sont très talentueuses et très en forme. Je dirais que nous nous situons toutes à environ 5 % les unes des autres quant à la forme physique. Lors de n'importe quelle course, n'importe laquelle des femmes sur cette ligne de départ peut gagner la course. » Cependant, certaines de ces femmes ne gagneront jamais une course de leur vie. « Ce n'est pas le manque de talent qui les empêchera de gagner », affirme Lisa, « mais plutôt un manque d'enthousiasme, de passion et de foi en soi. Les vrais champions, que ce soit dans le domaine du sport ou des affaires, réussissent parce qu'ils sont passionnés par ce qu'ils font. Lorsqu'on adore ce qu'on fait et qu'on se prépare adéquatement pour atteindre ses objectifs, à la fois physiquement et mentalement, on attire inévitablement le succès. »

La préparation mentale de Lisa lui est très utile. Pendant l'épreuve de natation d'une récente course, elle a reçu un coup de coude dans l'œil et a paradé à son insu un « œil au beurre noir » pendant le reste de la course; pendant l'épreuve de vélo, toutes ses provisions sont tombées de son vélo; elle a marché sur une punaise en courant vers la ligne de départ du marathon et s'est ensuite frottée contre un buisson et a déchiré sa combinaison. En tout, 14 « mésaventures » différentes lui sont arrivées cette journée-là. Elle les a acceptées comme un nouveau défi et

les a utilisées pour se renforcer physiquement et mentalement. Vous l'aurez deviné – elle a gagné ce marathon.

Aucune raison de se contenter du Ironman

La crème des athlètes du monde entier vient participer au Ironman d'Hawaï. Il s'agit de LA course. Celle pour laquelle tout le monde s'entraîne. Donc, que fait un compétiteur après avoir terminé une course comme celle du Championnat du monde Ironman d'Hawaï? « Habituellement, on se repose, on réduit l'entraînement et on laisse le corps récupérer », dit Lisa. L'an dernier, après avoir raté sa meilleure place en carrière à Hawaï (la troisième place), Lisa a décidé d'essayer quelque chose de légèrement différent. C'était l'année inaugurale du 70.3 World Championships à Clearwater, en Floride. « J'adore courir, et puisque je me savais au sommet de ma forme, j'ai décidé de me faire plaisir en participant à cette course. » Le commun des mortels voudrait se rouler en boule et dormir à la seule pensée de ce que Lisa endure, mais elle, de son côté, est tellement absorbée par son sport physiquement et psychologiquement qu'une compétition de plus avant de passer au repos et à la récupération constitue une récompense! Lisa a gagné la médaille d'argent.

Aux dires de Lisa, « la constance est la clé pour rester en forme, mais la nutrition et la préparation mentale sont essentielles pour réussir. Ce n'est pas autant la forme physique que le fait d'agir intelligemment qui fait la différence ». Récemment, Lisa a eu besoin de tout l'optimisme du monde après avoir réveillé une ancienne blessure pendant le Ironman d'Australie de cette année. Après avoir gagné cette course pendant cinq incroyables années consécutives et établi le record du meilleur temps chez les femmes, Lisa a dû abandonner la pole position et parcourir les derniers 12 km de la course en marchant. Ceux qui la connaissent n'ont pas été surpris par sa réaction : « J'ai connu une journée formidable aujourd'hui, a-t-elle déclaré. J'ai fait de mon mieux. Parfois, on connaît la course de sa vie et on gagne, et parfois, on connaît la course de sa vie, on marche et on en ressort quand même gagnant. »

Après une saison très réussie en 2006 et un peu de repos loin de la compétition, Lisa avait toute l'énergie nécessaire pour participer au Subaru Ironman Canada 2007 le 26 août dernier. Une fois de plus, l'athlète gonflée à bloc a remporté la palme, lui valant sa troisième victoire à l'épreuve canadienne et son 11^e titre de championnat en carrière. Ne manquez donc pas la télédiffusion sur TSN du Subaru Ironman Canada le 20 octobre, et du Championnat mondial Ironman (à Hawaï) en début d'année, pour assister au retour d'une vraie battante, venue pour gagner! ✦

10 semaines pour 10 km

L'histoire de Lisa vous donne envie de courir? Pour tenter l'expérience, voici un programme qui vous permettra de courir une distance de 10 km dans un temps raisonnable et réalisable. Enfilez des chaussures de course confortables et partez à la conquête du bitume, un pas à la fois.

Semaine 1

Lu : Courez/marchez 20 minutes
Débutants – courez 2 min. puis marchez 1 min. – répétez la séquence pour toutes les sorties de la semaine; certains seront en mesure de courir 5 min. puis de marcher 1 min. ou de courir 10 min. puis de marcher 1 min. Sinon, courez doucement pendant 20 min.
Ma : Congé/autre activité
Me : Courez/marchez 20 min.
Je : Congé/autre activité
Ve : Courez/marchez 20 min.
Sa : Restez actif – partez à vélo ou en promenade ou jardinez
Di : Courez/marchez 25 min.

Semaine 2

Lu : Courez/marchez 20 min.
Tentez de courir plus longtemps, disons 4 min. puis marchez 1 min.
Ma : Congé/autre activité
Me : Courez/marchez 25 min.
Je : Congé/autre activité
Ve : Courez/marchez 25 min.
Sa : Soyez actif!
Di : Courez/marchez 30 min.

Semaine 3

Lu : Courez/marchez 25 min.
Débutant – augmentez la course à 5 min. et marchez 1 min.
Ma : Congé/autre activité
Me : Courez/marchez 30 min.
Je : Congé/autre activité
Ve : Courez/marchez 30 min.
Sa : Autre activité
Di : Courez/marchez 35 min.

Semaine 4

Lu : Congé/autre activité
Ma : Courez/marchez 30 min.
Débutants : augmentez à la course à 6 min. puis marchez 1 min.
Me : Courez 20 min.
Marchez lorsque nécessaire – c'est la première semaine où vous courez plusieurs journées consécutives.
Je : Courez/marchez 30 min.
Ve : Congé/autre activité
Sa : Courez/marchez 40 min.
Di : Courez 20 min.
Visez à allonger le plus possible le temps de course

Semaine 5

Lu : Congé/autre activité
Ma : Courez/marchez 35 min.
Débutants : augmentez la course à 7 min. puis marchez 1 min.
Me : Courez 20 min.
Visez à allonger le plus possible le temps de course
Je : Courez/marchez 30 min.
Ve : Congé/autre activité
Sa : Courez/marchez 45 min.
Di : Courez 20 min.
Essayez de courir sans interruption

Semaine 6

Semaine de récupération
Ajoutez un autre sport et prenez un petit congé de la course
Lu : Congé/autre activité
Ma : Courez/marchez 30 min.
Me : Congé/autre activité
Je : Courez/marchez 30 min.
Ve : Congé/autre activité
Sa : Courez/marchez 30 min.
Di : Congé/autre activité

Semaine 7

Lu : Courez/marchez 40 min.
Continuez à augmenter la course en continue à 8 min puis marchez 1 min.
Ma : Congé/autre activité
Me : Courez doucement 15 min.
Arrêtez puis courez 6 x 20 sec. en accélération suivi de 40 sec. de récupération – ressentez la vitesse, la fluidité et la légèreté du mouvement
Courez doucement 10 min.
Je : Congé/autre activité
Ve : Courez/marchez 40 min.
Sa : Congé/autre activité
Di : Courez/marchez 50 min.

Semaine 8

Lu : Courez 20 min.
Visez une course sans interruption
Ma : Congé/autre activité
Me : Courez/marchez 45 min.
Continuez à augmenter la course en continue à 9 min puis marchez 1 min.
Je : Congé/autre activité
Ve : Courez doucement 15 min.
Arrêtez puis courez 6 x 30 sec. en accélération suivi de 90 sec. de récupération – ressentez la vitesse, la fluidité et la légèreté du mouvement
Courez doucement 15 min.
Sa : Congé/autre activité
Di : Courez/marchez 55 min.

Semaine 9

Lu : Congé/autre activité
Ma : Courez 10 min. doucement pour vous échauffer
Arrêtez puis courez 6 x 20 sec. en accélération – ressentez la vitesse, la fluidité et la légèreté du mouvement – entrecoupez chaque segment de 40 sec. de récupération;
Courez 10 min. pour délier les muscles
Me : Congé/autre activité
Je : Courez/marchez 45 min.
Ve : Congé/autre activité
Sa : Courez/marchez 60 min.
Di : Congé/autre activité

Semaine 10

Lu : Courez 15 min. doucement
Arrêtez puis courez 8 x 30 sec. en accélération – ressentez la vitesse – entrecoupez chaque segment de 1 min. de récupération;
Courez doucement 15 min.
Ma : Congé/autre activité
Me : Courez/marchez doucement 45 min.
Je : Congé/autre activité
Ve : Courez/marchez doucement 30 min.
Sa : Courez/marchez doucement 20 min.
Di : Congé/autre activité



la façon subaru

Certains véhicules se construisent sur une chaîne de montage. Les nôtres se construisent sur des principes.

Chez Subaru, nous estimons que la traction intégrale est une meilleure technologie automobile, c'est pourquoi nous l'offrons de série. Nous croyons à la durabilité, si bien que 93 % des véhicules que nous avons construits depuis 10 ans sillonnent encore les routes aujourd'hui*. Nous adhérons aux normes de sécurité les plus rigoureuses, et c'est pourquoi tous nos véhicules obtiennent les meilleures cotes de résistance aux impacts.

Nous avons aussi à cœur de protéger l'environnement, de sorte que toutes les Subaru construites en Amérique du Nord débutent leur cycle de vie dans des installations qui ne produisent aucun déchet destiné à l'enfouissement – des usines où pratiquement tous les résidus de fabrication sont recyclés. (Pour en savoir plus sur l'usine Subaru of Indiana Automotive, lisez l'article intitulé « Une usine Subaru verte à l'intérieur comme à l'extérieur ».).

Ces valeurs fondamentales coulent de source chez Subaru. Notre société mère, Fuji Heavy Industries (FHI), croit fermement au principe de « kaizen » –

ou d'amélioration continue –, et ce, à toutes les étapes de ses activités. En plus de chercher continuellement des façons d'améliorer les véhicules Subaru, FHI travaille à réduire son incidence sur l'environnement, à chaque étape de ses opérations, depuis la conception des produits en passant par la fabrication, l'utilisation et l'élimination.

Des exemples concrets de ces efforts sont la réduction d'émissions de CO₂, par la mise en œuvre de programme de conservation d'énergie, l'introduction de centrale de cogénération fonctionnant au gaz naturel et le développement de technologies de moteur et de piles écologiques pour les véhicules produits en série.

Ces initiatives, au même titre que les principes immuables qui nous guident, plaisent à nos clients et à nos partenaires commerciaux.

« L'équilibre parfait est le secret », affirme Katsuhiro Yokoyama, président et directeur général de Subaru Canada, Inc. « Tout le monde veut une voiture sécuritaire, efficace et agréable à conduire, une voiture d'excellente valeur, dont l'incidence est minime sur l'environnement. Voilà la façon de faire de Subaru. En fait, c'est ce qui fait d'une Subaru, une Subaru! » ✦

*Rapport sur le total des véhicules en circulation 1997-2006 - R.L. Polk & Co. et données de ventes internes.

interface et subaru : un partenariat vert

Interface est un chef de file mondial du design intérieur commercial, qui a à cœur l'environnement. L'entreprise fabrique des revêtements de sols et autres textiles écologiques, qui ont tout pour rendre ses rivales vertes... de jalousie.

La compagnie a récemment mis sur pied l'initiative Mission Zero^{MC}, visant à « éliminer tout impact négatif qu'Interface pourrait avoir sur l'environnement d'ici l'an 2020 ». L'objectif est de démontrer au monde industriel que la viabilité écologique se joue à de nombreux égards : les personnes, les processus, les produits, les lieux et les profits.

En octobre 2006, Interface a choisi de s'associer à des constructeurs qui partageaient sa vision des choses et qui fourniraient des véhicules à ses représentants des ventes. On a choisi Subaru, par-dessus tous les autres constructeurs – y compris ceux qui fabriquent des voitures hybrides – pour plusieurs raisons.

D'abord, l'ajout de Subaru Outback Limited 2.5i à la flotte de véhicules a permis à Interface de se conformer aux standards américains des flottes de véhicules légers et d'obtenir la certification SmartWay^{MC}.

La certification SmartWay^{MC} est décernée aux véhicules légers que l'agence américaine de protection de l'environnement (EPA) considère les moins polluants et les plus écoénergétiques en regard de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effets de serre (GES). La Subaru Outback est le VUS compact ayant obtenu la cote la plus élevée dans le Green Vehicle Guide de l'EPA.

« Nous avons choisi la Outback car ses émissions quasi nulles (PZEV) lui permettent de satisfaire aux normes les plus rigoureuses du pays en matière

d'émissions de GES », explique Tim Riordan, vice-président de la chaîne d'approvisionnement d'Interface, Inc. « Subaru est aussi le seul constructeur qui pouvait garantir la livraison de véhicules certifiés PZEV dans tous les États. » (Subaru examine aussi la possibilité de distribuer ces véhicules écoénergétiques sur le marché canadien).

Ces véhicules à émissions quasi nulles affichent un fonctionnement à 90 % plus propre que la moyenne des véhicules neufs. En fait, tous les véhicules Subaru cotés PZEV satisfont aux normes d'émissions californiennes SULEV (véhicule à émissions super ultra-faibles) pendant 15 ans/150 000 milles, ainsi qu'aux normes d'émissions d'évaporation nulles.

Selon Tim Riordan, Interface a également choisi la Outback pour sa cote cinq étoiles aux essais de collision de la NHTSA. Cette cote résulte des caractéristiques de sécurité passive évoluées de Subaru, comme le châssis renforcé en forme d'arceau. La Outback est également le véhicule qui affichait le plus grand volume intérieur parmi les véhicules verts typiques.

Outre ces critères spécifiques, Interface a choisi Subaru parce qu'elle souhaitait s'adjoindre un partenaire qui pourrait créer des bénéfices immédiats et mesurables en réduisant l'ensemble des émissions de GES. Ensemble, les deux sociétés ont créé l'incitatif « incidence écologique nulle » pour les représentants d'Interface qui choisiraient des véhicules Subaru.

En vertu de cet incitatif, Subaru commandera la plantation de milliers d'arbres par l'entremise du programme American Forests' Global ReLeaf, de sorte que le fonctionnement de ces véhicules n'aura aucune incidence écologique pendant les 60 000 premiers milles, de manière à compenser la production de 21,6 tonnes métriques de carbone par véhicule.

Ce partenariat, qui procède d'un souci partagé pour les gens et l'environnement pourrait bien devenir l'exemple à suivre pour d'autres compagnies. ✦

Interface®

Une usine Subaru verte à l'intérieur comme à l'extérieur



L'usine Subaru of Indiana Automotive, Inc. (SIA) à Lafayette, Indiana est le seul site de construction automobile à avoir été désigné « site respectueux de la faune environnante » par la National Wildlife Federation, et est la première usine d'assemblage automobile des États-Unis à atteindre le statut « enfouissement zéro ».

C'est bien connu, les gens se préoccupent et se soucient davantage de l'environnement que jamais auparavant. On intègre de plus en plus des comportements écologiques dans les gestes simples du quotidien, qu'il s'agisse de recycler le papier ou d'utiliser des ampoules écoénergétiques à la maison. Chacun souhaite collaborer à réduire

sa consommation, car l'enjeu est important, pour aujourd'hui comme pour demain.

Bien entendu, l'industrie automobile n'échappe pas à ces préoccupations écologiques. Les consommateurs réclament des véhicules plus écoénergétiques, qui produisent peu d'émissions,

La totalité des rebuts créés lors de la construction de ces véhicules est utilisée à d'autres fins.

et les constructeurs accèdent à cette demande. Cependant, un autre enjeu doit être pris en compte, à savoir l'incidence environnementale qu'aura un véhicule tout au long de sa vie, depuis sa mise en production.

Au même titre que la plupart des processus de production, la construction d'une automobile produit une quantité considérable de résidus – à l'exception des Subaru Outback, Legacy et Tribeca. En effet, ces trois voitures sont assemblées à l'usine Subaru of Indiana Automotive, Inc. (SIA) de Lafayette, en Indiana, qui, en 2004, est devenue la toute première usine américaine de montage automobile à n'enfourmer directement aucun résidu matériel.

Cela signifie que la totalité des rebuts générés lors de l'assemblage des véhicules est récupérée à d'autres fins. Même les résidus de nourriture de la cafétéria des employés sont acheminés vers une autre usine, qui utilise ces résidus pour produire de l'électricité.

Certaines des mesures ayant permis d'atteindre le statut « enfouissement zéro » ont été relativement simples à mettre en place. Par exemple, on utilise des bacs distincts pour recycler le papier et le plastique. D'autres mesures, comme le système de récupération des solvants et le programme de réutilisation des boues du département de la peinture, ont nécessité une grande part d'innovation et des investissements considérables.

Ces standards élevés concernent aussi l'extérieur de l'usine. En 2003, les 832 acres de terrain de l'usine SIA ont été désignés « site respectueux de la faune environnante » par la National Wildlife Federation. C'était une autre première pour Subaru, voire pour l'ensemble de l'industrie, car aucune autre usine automobile en Amérique n'avait jusqu'alors obtenu cette mention. On trouve dans l'environnement immédiat de l'usine de nombreuses espèces importantes, notamment des pygargues à tête blanche, des cerfs, des coyotes, des castors et des outardes.

Certes, l'idée d'une usine moderne située dans

un habitat faunique aussi précieux, qui ne produit aucun rebut, peut sembler totalement farfelue, mais Subaru a prouvé qu'il est bel et bien possible de poursuivre des activités commerciales durables sans jamais perdre de vue l'environnement. Par ailleurs, au moment d'évaluer l'incidence environnementale de votre véhicule, rappelez-vous que la consommation d'essence et le taux d'émissions ne sont que deux facteurs d'une équation beaucoup plus vaste. ✦

Pour en savoir plus sur les initiatives écologiques de Subaru en Amérique du Nord, visitez le site www.subaru-earth.com.



En haut à gauche : Prix du gouverneur 2006 pour l'excellence environnementale. En haut à droite : Mention Or 2006 de l'agence américaine de protection de l'environnement (EPA). En bas : station de recyclage sur la chaîne d'assemblage à l'usine SIA.

une escapade routière...

...avant que les beaux jours ne disparaissent?


Votre Subaru a été construite pour les grands espaces – et il s'agit de la voiture parfaite pour explorer ce merveilleux pays, hiver comme été. La préparation de votre voiture pour une balade pendant ces deux saisons, cependant, peut être très différente.


Lors des mois plus chauds, une bonne préparation vous assurera que tout fonctionnera adéquatement et que rien ne sera compromis par la chaleur parfois intense.


Vous pouvez vous assurer que votre Subaru est prête en prenant simplement rendez-vous chez votre concessionnaire Subaru – le seul service d'entretien qui emploie des pièces et des accessoires de marque Subaru et des techniciens formés en usine.


Lors d'une visite d'entretien, ces techniciens feront une inspection approfondie de votre Subaru : ils s'assureront que les niveaux de liquides sont adéquats, que les pneus sont en bonne condition et que les composantes les plus importantes, comme les arbres de roues motrices, sont exemptes d'usure.


Bien qu'une visite d'entretien soit nécessaire pour régler certains problèmes plus complexes, vous devriez toujours vérifier les éléments suivants vous-même avant et pendant un long voyage en voiture :


 **Le niveau d'huile du moteur devrait être vérifié avant le départ et à tous les deux pleins d'essence par la suite.** Cela devrait être fait sur une surface plane et préférablement lorsque le moteur est encore froid, afin de s'assurer que l'huile est redescendue dans le carter d'huile. La plupart des gens ne réalisent pas cela, mais le fait d'ajouter trop d'huile peut être dommageable pour le moteur; il faut donc s'assurer que la mesure est précise. Ayez toujours de l'huile dans le coffre de votre voiture, au cas où vous en auriez besoin.


 **La pression des pneus devrait être vérifiée avant de partir (lorsque les pneus sont encore froids) et chaque matin pendant votre voyage.** De plus, jetez un œil à la bande de roulement des pneus afin de vous assurer que vous n'avez pas roulé sur un clou, une vis ou un morceau de métal. Si vous trouvez quelque chose enfoncé dans un pneu, ne le retirez pas : cela ferait dégonfler votre pneu. Rendez-vous plutôt lentement à la station-service la plus proche et faites vérifier le pneu.

 **Assurez-vous que le récipient de trop-plein contient du liquide de refroidissement;** consultez le manuel du propriétaire pour plus de détails.

 **Remplissez le réservoir de liquide lave-glace de bonne qualité** et apportez-en dans le coffre. En hiver, la gadoue et la glace sont l'ennemi, et en été, ce sont les insectes!

 **Lorsque vous vous stationnez pour la nuit, vérifiez toujours sous la voiture avant de quitter le lendemain matin pour vous assurer qu'aucune composante n'a fui.** (Notez qu'une fuite d'eau sous la voiture, à peu près à l'endroit où le passager avant pose les pieds, est normale; l'eau provient de la déshumidification de l'air par le système de climatisation).

 **Vérifiez le niveau du liquide de transmission, du liquide à freins et du liquide de servodirection tous les 2 000 km :** consultez le manuel du propriétaire pour plus de détails.

 **Assurez-vous que vous avez en main votre annuaire des concessionnaires Subaru** avant de partir, au cas où vous auriez besoin d'un coup de main en route.

Conseils pour le transport d'une remorque

Une caravane de camping ou un bateau constituent d'excellents outils d'exploration pendant les mois chauds – mais il faut un peu de préparation avant de remorquer l'un ou l'autre.

Tout d'abord, assurez-vous que votre remorque respecte la limite de poids permise pour votre Subaru. Cette information se trouve dans votre manuel du propriétaire. Si vous tractez une lourde remorque, votre Subaru doit aussi être dotée d'un refroidisseur de transmission (cette information se trouve également dans le manuel du propriétaire).

Si vous n'êtes pas certain que votre véhicule est correctement équipé pour remorquer de lourdes charges, veuillez vous en assurer avec l'aide de votre concessionnaire Subaru, puisque de graves dommages à votre transmission pourraient en résulter.

Il faut aussi vous rappeler la dernière fois que vous avez fait faire la mise au point de votre remorque. Le roulement de roue, les freins, les pneus et les pièces de la suspension devraient tous être inspectés régulièrement afin de vous assurer un voyage sécuritaire et sans tracas. Cela est d'autant plus important si vous utilisez la remorque occasionnellement.

Bien sûr, il n'est pas nécessaire de faire faire la mise au point de votre remorque chez votre concessionnaire Subaru local, mais il pourra sans doute vous aider s'il n'y a aucun spécialiste des remorques dans votre région.

Prochain sujet : Remorquer votre Subaru derrière un motorisé

Si votre véhicule est équipé d'une transmission manuelle, vous pouvez le remorquer de façon sécuritaire, avec les quatre roues sur le sol, la transmission à la position neutre et la clé de contact à la position « Accessory » (assurez-vous d'avoir peu d'accessoires en marche, sinon votre batterie tombera à plat).

Cependant, si votre véhicule est doté d'une transmission automatique, vous ne pouvez pas le remorquer de façon sécuritaire, même pas pendant une courte période, puisque la transmission sera gravement endommagée à cause d'un manque de lubrification.

En suivant ces conseils, vous vous assurez de vivre une escapade routière agréable, sécuritaire et exempte de problèmes! ✦



soyez prêts à partir

Selon l'endroit où vous avez prévu conduire votre Subaru, une gamme d'accessoires peut vous offrir plus de confort et de commodité. Déterminez dans quel but vous voulez vous évader, choisissez une destination, faites vos bagages et partez! Pour découvrir d'autres accessoires ainsi que leur disponibilité, visitez le www.subaru.ca ou rendez-vous chez le concessionnaire de votre région.



Ce porte-vélo verrouillable est l'un des nombreux accessoires pour galerie de toit qui vous sont offerts.



Offerts dans une multitude de formes et de tailles, les coffres de chargement de toit vous permettent de stocker de l'équipement supplémentaire pour les longues escapades.



Gardez tout votre matériel bien en ordre grâce à ces pratiques filets de rangement pour le compartiment à bagages (chaque filet est vendu séparément).



Évitez les intrusions dans l'habitacle au moyen de ce plateau de rangement pour l'aire de chargement et gardez vos objets de valeur à l'abri des regards indiscrets grâce à ce cache-bagages.



Ce déflecteur de toit ouvrant vous permet de profiter des belles journées ensoleillées en réduisant le bruit du vent et l'éblouissement causé par le soleil.



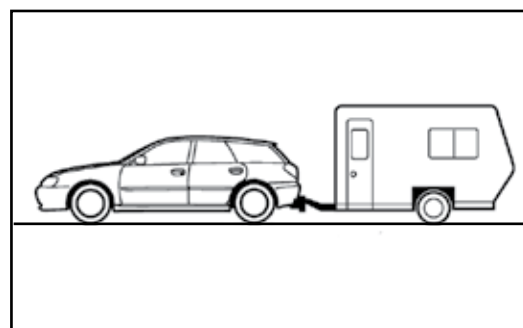
Offrez-vous plus de confort lors de vos longs voyages ou de vos déplacements quotidiens avec ce pratique compartiment annexe pour accouder.



Créez la trame sonore officielle de votre prochain voyage à l'aide des récepteurs satellites XM® et SIRIUS® qui vous offrent les avantages d'une programmation musicale sans pause publicitaire.



Ce robuste attelage de remorque est idéal pour vos activités de remorquage ou pour supporter un porte-vélo.



le grand amour

La passion d'un homme pour Subaru



Enfant, vous aimiez faire des puzzles? Peut-être est-ce encore le cas! James McIntosh Jr., lui, est passé maître dans cet art. Sauf qu'une fois son puzzle assemblé, James peut monter à bord et rouler! Il conduit une Impreza 1998, mais sa voiture ne ressemble à aucune autre Impreza. Elle est le fruit d'un travail de *tuning* fastidieux, qui réunit des pièces Subaru provenant de partout dans le monde!

James est fidèle à Subaru depuis l'achat de sa première voiture, une Impreza TS 1999. À l'époque où il terminait ses études, cette voiture était la meilleure aubaine sur le marché. Il cherchait un véhicule fiable, sécuritaire et abordable. Mais il était loin de se douter qu'il allait tomber amoureux de sa Subaru, et de la culture Subaru.

Aujourd'hui, James est le président et webmestre du site du Club Subaru de Toronto, qui regroupe quelque 3 000 membres, et il en est à sa troisième Subaru! Peu de temps après avoir rejoint les rangs de ce club indépendant, James a troqué sa TS contre une Impreza 2.5RS 2000. « J'ai fait beaucoup de travail sur cette voiture et elle avait de la personnalité à revendre » explique-t-il. « Elle avait un look du tonnerre et était géniale à conduire sur des circuits comme Shannonville Motorsport Park. » Tous n'ont pas la chance de mettre leur bolide à l'essai sur une piste de course de cette envergure, mais c'est là l'un des nombreux avantages d'appartenir au Club Subaru de Toronto. James se souvient de son premier tour de piste à Shannonville, qui fut littéralement étourdissant. « Rouler sur une piste qui accueille au quotidien de vraies courses de voitures ou de moto, c'est formidable » s'enthousiasme James. « Bien sûr, tout se déroule dans un cadre sécuritaire, mais avec ces voitures Subaru et leur fantastique tenue de route, il est agréable de pousser la voiture à fond, de repousser nos limites personnelles et de voir les nuages de poussière dans les virages! »

Jamais deux sans trois

James a vite découvert, cependant, que son passe-temps pouvait devenir très onéreux, et a donc fait les choses différemment au moment de se procurer sa troisième Subaru. Plutôt que d'acheter une voiture et la personnaliser à grands frais, il a adopté une démarche inverse. « J'ai passé plus d'un an à épargner et à collectionner des pièces rares d'Impreza classique avant d'acheter mon véhicule », raconte James. Cette « nouvelle » voiture a vu le jour comme



Les clubs Subaru...

Si vous aimez l'idée d'appartenir à un club indépendant, réunissant des propriétaires Subaru qui se partagent des trucs et discutent mécanique, voici quelques clubs qui existent au Canada et ailleurs dans le monde :

Club Subaru du Canada atlantique : www.subaruclub.ca

Club Subaru de la capitale nationale : www.ottawasubaru.com

Club Subaru de Montréal : www.montreal-subaru-club.com

Club Subaru de Toronto : www.toronto-subaru-club.com

Club nord-américain des propriétaires de Subaru Impreza : www.nasioc.com

Club des conducteurs de Subaru Impreza du Royaume-Uni : www.sidc.co.uk

une Impreza Brighton familiale 1998 verte. Aujourd'hui, elle a l'allure d'une Impreza familiale japonaise de première génération, obtenue au prix de grands efforts. En effet, le passionné a fait venir du monde entier des pièces Subaru pour créer sa plus récente vedette. Et le look admirable du bolide n'a d'égal que ses performances. « C'est de loin la voiture la plus performante que j'ai possédée », admet James.

Alors, quelle est la prochaine étape? En fait, James a déjà son plan de match puisqu'il a jeté son dévolu sur une classique Impreza 22B STI 1998. Ce véhicule est uniquement disponible à l'étranger, ainsi, pour que le projet soit financièrement réaliste, James devra attendre jusqu'en 2013, quand la voiture aura 15 ans et sera considérée comme un classique. Il pourra alors l'importer en franchise de douanes. Jusque-là, parions que James épargnera scrupuleusement et se constituera une collection de pièces Subaru de partout au Canada et dans le monde pour personnaliser la 22B STI de ses rêves! ✦



La famille Ross roule en SUBARU

La famille Ross adore Subaru! Presque tous les membres de la famille possèdent leur propre Subaru (même le père espère conduire sa propre Subaru très bientôt!). Si vous souhaitez nous raconter votre histoire Subaru, visitez le www.subaru.ca/monhistoiresubaru.



Construite selon la tradition du Championnat du monde des rallyes (WRC), l'Impreza WRX STI est destinée aux amateurs de performance. En prenant le volant, vous aurez l'impression de piloter un vrai bolide de course, même sur la rue! Les articles STI de la collection Subaru Symmetry plairont aux vrais passionnés de conduite automobile.



Procurez vous ces marchandises Subaru Symmetry chez votre concessionnaire Subaru dès aujourd'hui!

Retourner le courrier non livrable à l'adresse :

SUBARU CANADA, INC.

560 Suffolk Court
Mississauga, ON
L5R 4J7

1 800 876-4AWD
www.subaru.ca

**ENTENTE DE PUBLICATION
40843047**

COMMENT VOYEZ-VOUS LA ROUTE QUI SE DESSINE DEVANT?

Le fait d'obtenir un diplôme collégial ou universitaire constitue un très grand accomplissement. Lorsqu'il est finalement temps d'intégrer le marché du travail, il vous faut un véhicule qui est non seulement fiable et sécuritaire, mais également racé et incroyablement amusant à conduire, peu importe les conditions routières ou météorologiques. Vous voulez tout avoir, mais vous ne voulez pas vider votre compte de banque pour autant. C'est ici que Subaru entre en jeu.

Grâce à son Programme de remise aux diplômés, Subaru Canada, Inc. est fière d'offrir une remise en espèces de 750 \$ aux diplômés admissibles du collège et de l'université qui achètent un véhicule neuf Subaru.

La remise de 750 \$ est valide pour tous les modèles Subaru. Que vous optiez pour la valeur exceptionnelle d'une Impreza ou que vous choisissiez une Forester, une Legacy, une Outback, ou une Tribeca ou même si vous décidez de vous offrir une WRX STI, vous obtiendrez tout ce que vous voulez – y compris le contrôle et l'adhérence exceptionnels de la traction intégrale symétrique à prise constante de Subaru – pour beaucoup moins que ce que vous pensiez! Si vous obtenez votre diplôme dans les 4 mois suivants ou que vous avez obtenu votre diplôme d'un établissement collégial ou universitaire reconnu au cours des deux dernières années, passez chez votre concessionnaire Subaru pour obtenir tous les détails concernant notre programme de remise aux diplômés de 750 \$. C'est un choix brillant.



Impreza 2.5i (4 portes)



Impreza WRX (5 portes)



* Le participant admissible doit avoir obtenu un diplôme dans l'année en cours ou dans les deux années civiles précédentes, ou recevoir son diplôme dans les quatre mois suivants, à l'issue d'un programme de baccalauréat d'une université reconnue, d'un programme de diplôme collégial de deux ans (48 semaines minimum). Le rabais s'applique exclusivement aux véhicules neufs et non immatriculés. Limite ultime d'une seule remise au diplômé par acheteur admissible. Le véhicule doit être immatriculé au nom du diplômé. Remise en sus de la plupart des offres promotionnelles aux consommateurs de Subaru Canada, Inc. Offre non transférable.



SUBARU